AÉRO JOURNAL

N°39
BIMESTRIEL
OCT. - NOV. 04

L'ESCADRILLE DE VENISE

DON GENTILE
ONE-MAN AIR FORCE

LES GUÉPARDS VOLANTS EN CORÉE

LE DIGBY

LA CHASSE FRANÇAISE
LE GC 2/9 *AUVERGNE*

MORIETUR

LE 4th FIGHTER GROUP
AU COMBAT

M 04873 - 39 - F: 6,95 € - RD
Belgique: 7,5o - Luxembourg : 7,9o euros
Suisse : 12 CHF - Italia : 7,40 euros

LaGG contre LaGG

En février 1942, un LaGG-3 série 4 (« 29 rouge ») fait un atterrissage forcé dans les lignes finlandaises. Il est réparé et reçoit le matricule LG-1. Il est ensuite mis à la disposition du LeLv 32 en septembre 1942, qui est alors équipé de Curtiss H-75. Un deuxième LaGG-3 série 1 (« 33 rouge ») fait aussi un atterrissage forcé le 20 mai, suivi d'un troisième LaGG-3 série 35 (« 57 blanc ») appartenant au 524 IAP, le 14 septembre. Capturés et réparés, ils reçoivent respectivement le matricule LG-2 et LG-3 et rejoignent le LG-1 au LeLv 32.

Au départ, les LaGG sont censés intercepter les Pe-2 soviétiques de reconnaissance, sans succès d'autant qu'il est rare que plus d'un LaGG soit disponible en même temps. Mais, les LaGG vont remporter une victoire au détriment d'un autre LaGG-3, le 16 février 1944, grâce à l'adjudant Eino Koskinen, un as titulaire de 11,5 victoires à cette époque.

Il décolle sur alerte à 10h45 à bord du LG-1 pour intercepter un Pe-2 escorté par deux LaGG-3. Son rapport de combat décrit les faits :

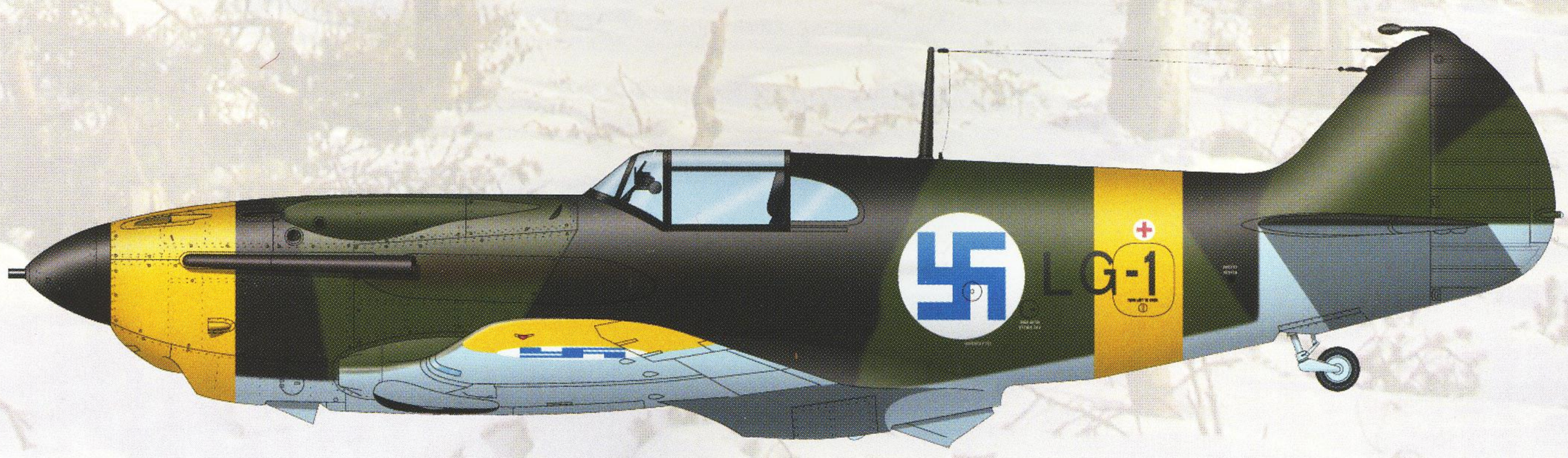
« J'ai eu le contact visuel avec le Pe-2 et son escorte de LaGG-3 au nord-ouest de Kinkiyeva. Je me trouvais à quelque 200 mètres en dessous d'eux. Je m'apprêtais à lancer mon attaque quand les LaGG-3 m'ont repéré et le leader a viré dans ma direction. Nous avons commencé à jouer au chat et à la souris, mais dès que le deuxième LaGG s'est retrouvé dans ma queue, j'ai dû rompre. Le leader est alors revenu directement sur moi et j'ai tiré. Ma cible est entrée dans un plongeon et a disparu.

« Le deuxième LaGG s'est de nouveau retrouvé dans ma queue et après avoir évité une première rafale, nous avons commencé un combat tournoyant au cours duquel j'ai réussi à toucher le Russe à l'aile droite, son train d'atterrissage s'étant mis à sortir. Le Russe a tout fait pour virer à l'intérieur de moi, mais il a finalement renoncé et a plongé vers le sol. Je l'ai pourchassé et je l'ai coincé juste au moment où il survolait le monastère de Svir. La seule rafale que j'ai tirée a touché le chasseur qui a émis un nuage de fumée noire, mais il a continué à fuir au niveau de la cime des arbres, plus ou moins à 50 m de hauteur, avant de basculer sur la gauche et s'écraser dans la forêt.

« Les pilotes russes s'étaient bravement battus et avaient réussi à me tenir éloigner du Pe-2. Mon avion n'a subi aucun dommage. »

Le LG-1 est à cette date-là le seul LaGG-3 disponible. Le LG-2 est introduit en service au sein du HLeLv 32 seulement en juin 1944 et est victime d'un accident de train dès le 19 juillet, accident qui lui sera fatal. Il n'aura effectué que 26 h 35 de vol après avoir passé plus de deux ans dans les ateliers de réparation finlandais. Les deux autres LaGG-3 passent sous le contrôle du HLeLv 11 en décembre 1944 mais sont arrêtés de vol en janvier. Le dernier vol d'un LaGG intervient le 29 janvier 1945 et au total, la flotte de LaGG-3 finlandais n'aura effectué qu'un peu plus de 174 heures de vol et remporté une victoire aérienne. Quoi qu'il en soit, au regard de ces données, on peut se demander si le temps qui a été consacré à la remise en état de ces trois machines a été vraiment rentabilisé.

Adapté par Ph. Listemann de LaGG & Lavochkin Aces of WW2, G. Mellinger, Osprey 2003.



NOTAM
(NOTICE TO AIRMEN)

Le P-51D 44-14923 (WD-U) baptisé « SEE ME LATER III » était la monture habituelle du *Lieutenant* William B. Eaton, qui appartenait au 335th *Fighter Squadron* du 4th *Fighter Group*.
Le 3 mars 1945, cet avion est abattu près de Rotterdamavec le *Lieutenant* Kenneth Green aux commandes; il sera fait prisonnier.
On peut tout juste distinguer, posé sur l'aile gauche, le panneau du capot sur lequel était peint un insi gne personnel et le nom de baptême de l'avion.
(Collection G. Zijstra)

AÉRO-JOURNAL N° 39 – Octobre - novembre 2004

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 44003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél : 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.96.99.01 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

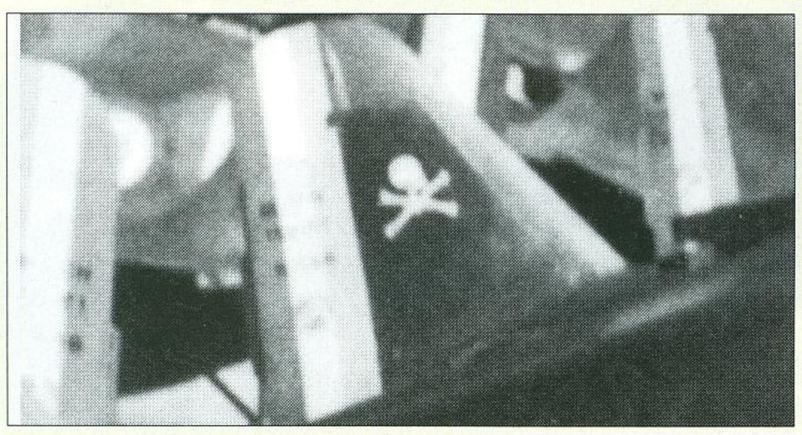
Imprimé en France par Léonce Deprez à Ruitz (62).
Prix au numéro : Euro 6,95 (France métropolitaine).
Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

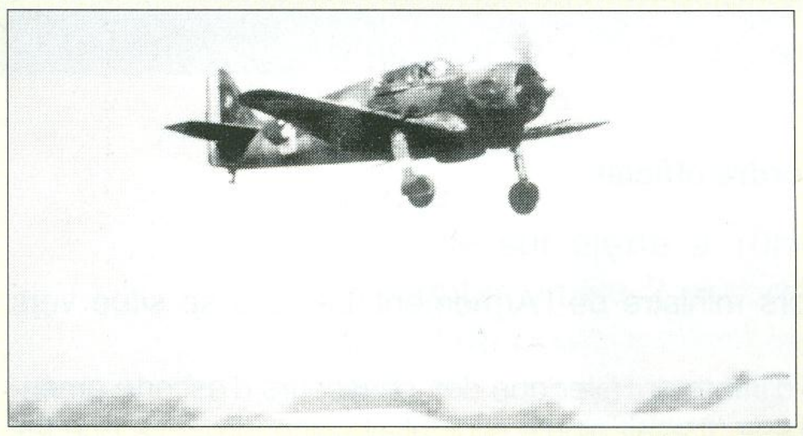
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

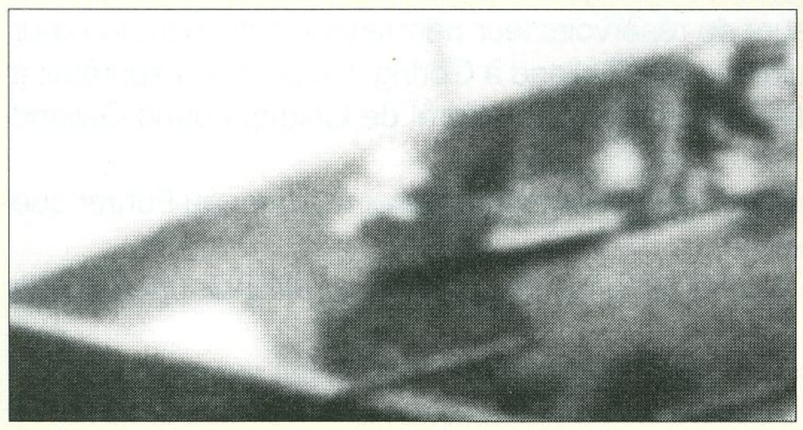
Un ordre officiel

L'incident est relaté par Albert Speer, alors ministre de l'Armement. La date se situe vers septembre 1943.
Adolf Galland, général de la chasse, venait d'informer Hitler que des chasseurs d'escorte américains avaient été abattus près d'Aix-la-Chapelle. Il avait ajouté qu'il fallait s'attendre à ce que les Américains équipent sous peu leurs chasseurs de réservoirs leur permettant d'atteindre le cœur même du Reich. Hitler avait fait part des inquiétudes de Galland à Göring. Ce dernier s'apprêtait à monter dans son train spécial pour une partie de chasse dans la forêt de Goldap quand Galland arriva sur le quai pour le saluer.
– Qu'est-ce qui vous a pris, lui demanda Göring d'un ton hargneux, d'aller raconter au Führer que des chasseurs américains ont survolé le Reich ?
La casquette de guingois et un long cigare coincé entre les dents, Galland affichait une attitude résolument désinvolte.
– Des chasseurs américains ont été abattus près d'Aix-la-Chapelle. Cela ne fait aucun doute !
Göring, obstiné, ne voulait pas céder.
– Ce n'est pas vrai, Galland, c'est tout bonnement impossible !
Galland rétorqua avec une pointe d'ironie :
– Vous pouvez toujours lancer des recherches pour savoir si des chasseurs américains ne sont pas tombés près d'Aix-la-Chapelle, Monsieur le *Reichsmarschall* !
Göring chercha à se montrer plus persuasif.
– Allons, allons, Galland, dîtes-vous bien ceci : moi aussi je suis un pilote expérimenté. Je sais ce qui est possible et ce qui ne l'est pas. Avouez-le, vous vous êtes trompé !
Pour toute réponse, Galland hocha la tête en signe de dénégation, jusqu'à ce que Göring déclare :
– Il n'y a qu'une possibilité, c'est qu'ils aient été touchés beaucoup plus loin à l'ouest. Je veux dire que s'ils volaient très haut au moment où ils ont été touchés, ils ont pu parcourir une bonne distance en vol plané.
Impassible, Galland rétorqua :
– Vers l'est, Monsieur le *Reichsmarschall* ? Moi, si j'avais été touché...
Cette fois, Göring usa de son autorité pour clore la discussion.
– Monsieur Galland, je vous ordonne formellement d'admettre que les chasseurs américains ne sont pas arrivés jusqu'à Aix-la-Chapelle.
Le général tenta une dernière fois de le contredire.
– Pourtant, ils y étaient, Monsieur le *Reichsmarschall* !
Alors, Göring explosa.
– Je vous donne l'ordre officiel qu'ils n'étaient pas là ! Vous avez compris ? Les chasseurs américains ne sont jamais venus jusqu'à Aix-la-Chapelle, c'est compris ? C'est ce que je dirai au Führer.
Et Göring planta là le général Galland et partit. Il se retourna encore une fois menaçant :
– C'est un ordre !
Avec un sourire inoubliable, Galland répondit :
– À vos ordres, Monsieur le *Reichmarschall* !

CJE







Variation sur un thème.
Il est intéressant de noter qu'au verso de la photo du haut, Georges Lepage (ancien pilote du II/9, auteur de ces photos) a noté de sa main : Aulnat, janvier 1941. Cet appareil est cependant mêlé à des appareils de la 4e escadrille...
Malheureusement, le numéro de série est illisible sur les deux appareils.

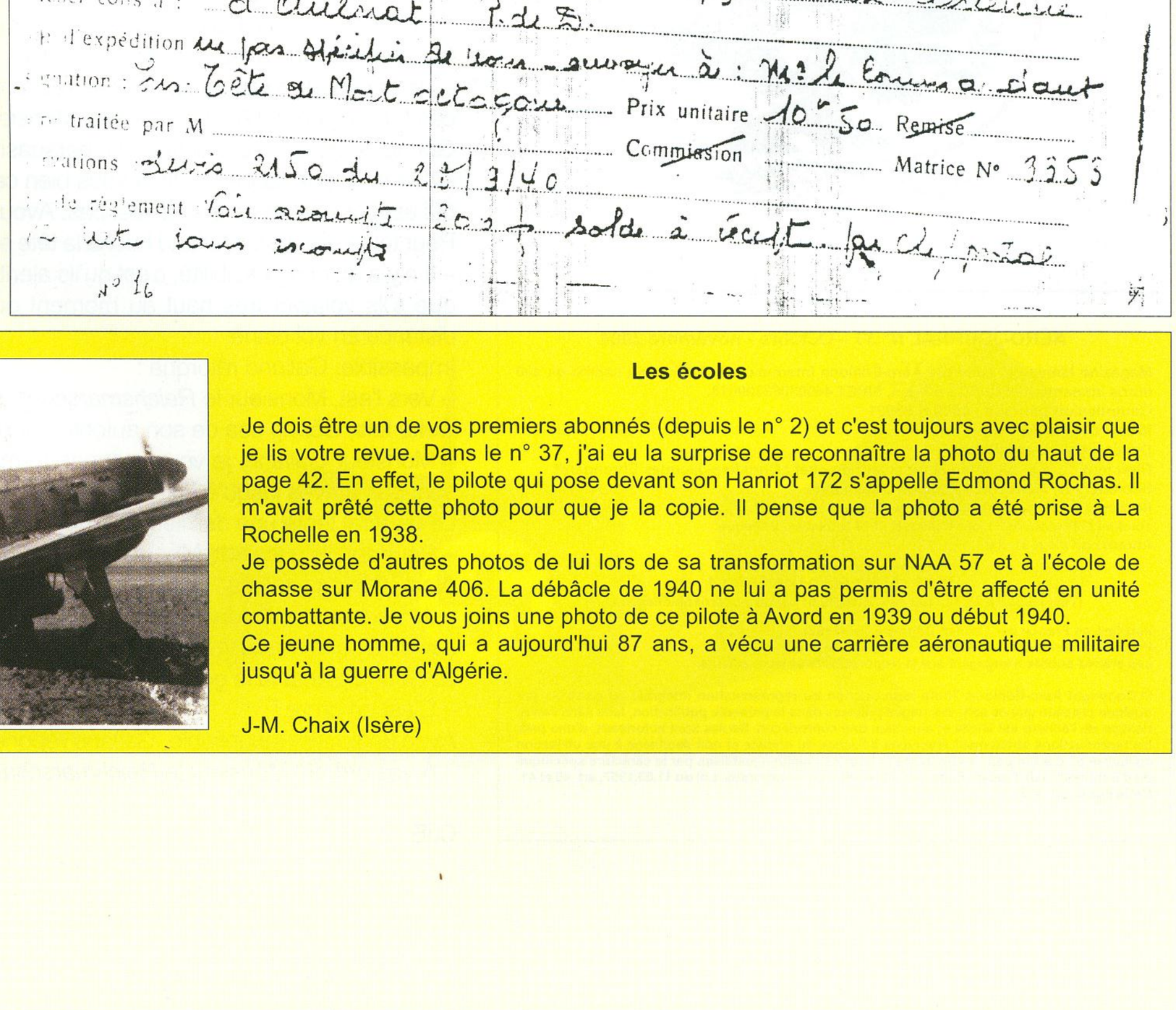
REÇU 5 SUR 5

Le GC II/9 revisité

Je tiens par ce courrier à apporter une amorce de preuve quant à l'existence d'une 3e escadrille au GC II/9 à partir du 28.09.40, date du devis établi par la maison Augis pour la réalisation de 50 insignes métalliques octogones à la tête de mort et tibias croisés. Ces insignes ont bel et bien été réalisés. Je suis collectionneur d'insignes navigants, je ne possède pas cet insigne mais ai eu l'occasion de le voir à plusieurs reprises.
À la lecture de votre article, le nom du Cne Guizard n'apparaît pas comme commandant de « la » 3e escadrille au long de son existence. Je suppose donc et au vu du nombre d'insignes commandés qu'il ne peut s'agir que « d'une » 3e escadrille venant s'ajouter aux deux existantes (peut-être en raison d'un sureffectif en pilotes et machines : pure supposition de ma part !).
Au téléphone vous me disiez, que jusqu'à présent cet insigne, pourtant connu aussi bien en photo sur les dérives des Bloch 152 qu'en pièces metalliques, était supposé être un insigne personnel, je crois qu'avec le document que je vous apporte ce fait devient contestable. En effet quel intêret aurait représenté pour le Cne Guizard le fait de faire réaliser son insigne personnel à 50 exemplaires?
Veuillez trouver ci-joint un scan de la photocopie de la fiche client de l'époque; désolé je ne peux faire mieux au niveau définition.
J'espère que ce document pourra vous aider à « creuser » dans les archives de l'armée de l'Air.

ADC Philippe SALLES (BA 702 Avord)

Le document que vous produisez est tout aussi incontestable qu'intéressant. Toutefois, il ne prouve nullement la création d'une troisième escadrille, c'est-à-dire une escadrille venant s'ajouter aux deux déjà existantes. En effet, selon la nomenclature en vigueur à l'époque, les deux escadrilles du II/9 étaient dénommées 3e et 4e escadrilles. Donc, *stricto sensu*, la 3e escadrille existait déjà.
Par contre, ce qu'il signifie, c'est qu'il y a eu tentative de changer les traditions de la 3e escadrille du II/9. Comme on sait que celle-ci a été reconstituée (en partie) par des pilotes d'active provenant du GC III/10 dissous, il n'est pas interdit de penser que l'ancien commandant de la 6e escadrille dudit groupe, un certain capitaine Gaston Guizard, ait décidé de remplacer le « JOKER » de la SPA 85 par cette tête de mort et tibias croisés.
Cette théorie peut être justifiée (nous ne disons pas « prouvée ») par la photo du bas reproduite ci-contre, montrant un avion de la 3e escadrille portant de façon anticipée les deux insignes.
Quoi qu'il en soit, le capitaine Guizard n'a pas eu gain de cause, le « JOKER » étant conservé par la 3e escadrille du II/9 pendant de très nombreuses années après la guerre.


FICHE CLIENT

N° 1440

Enregistré 8 Octobre 1940

Quantité 50

Délais de Livraisons

pour le 16 Novembre

pour le

pour le

LIVRAISONS

QUANTITÉ	DATE	BON N°	FOLIO	Total progressif	QUANTITÉ	DATE
50	21.11	23324	324			

Du Client N° sa lettre

Capitaine Guizard Date : 4/10/40

Adresse : la 3e Escadrille du GC 2/3 Faux Gérienne

Adresser colis à : d'Aulnat P. de D.

Mode d'expédition ne pas dépêcher de mon envoyer à : M. le Commandant

Désignation : 1 m. Tête de Mort octogone Prix unitaire 10 f 50 Remise

Affaire traitée par M Commission Matrice N° 3355

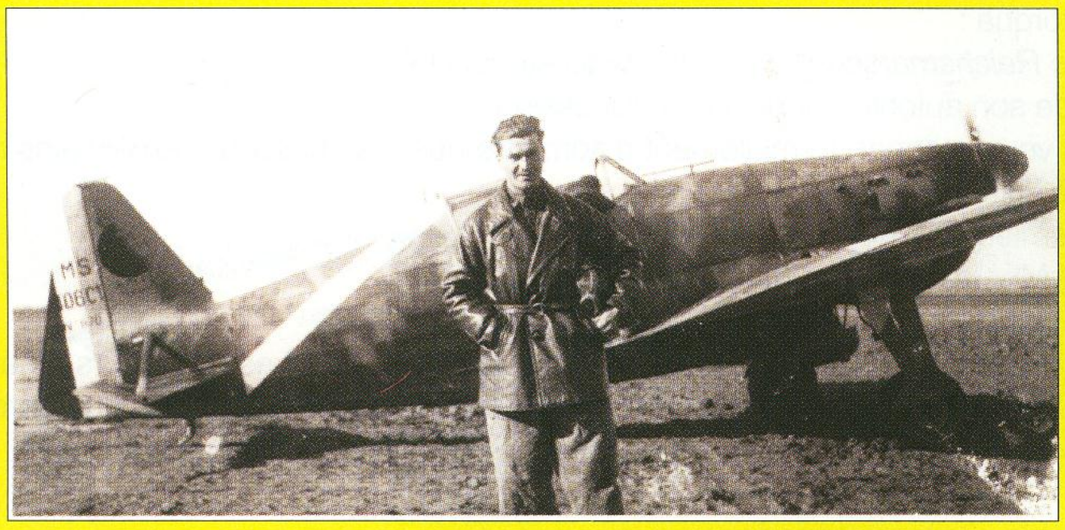
Observations devis 2150 du 28/3/40

Mode de règlement Voir accord 200 f + solde à récept. par chèque postal

Facture sous reçu

N° 16

Les écoles



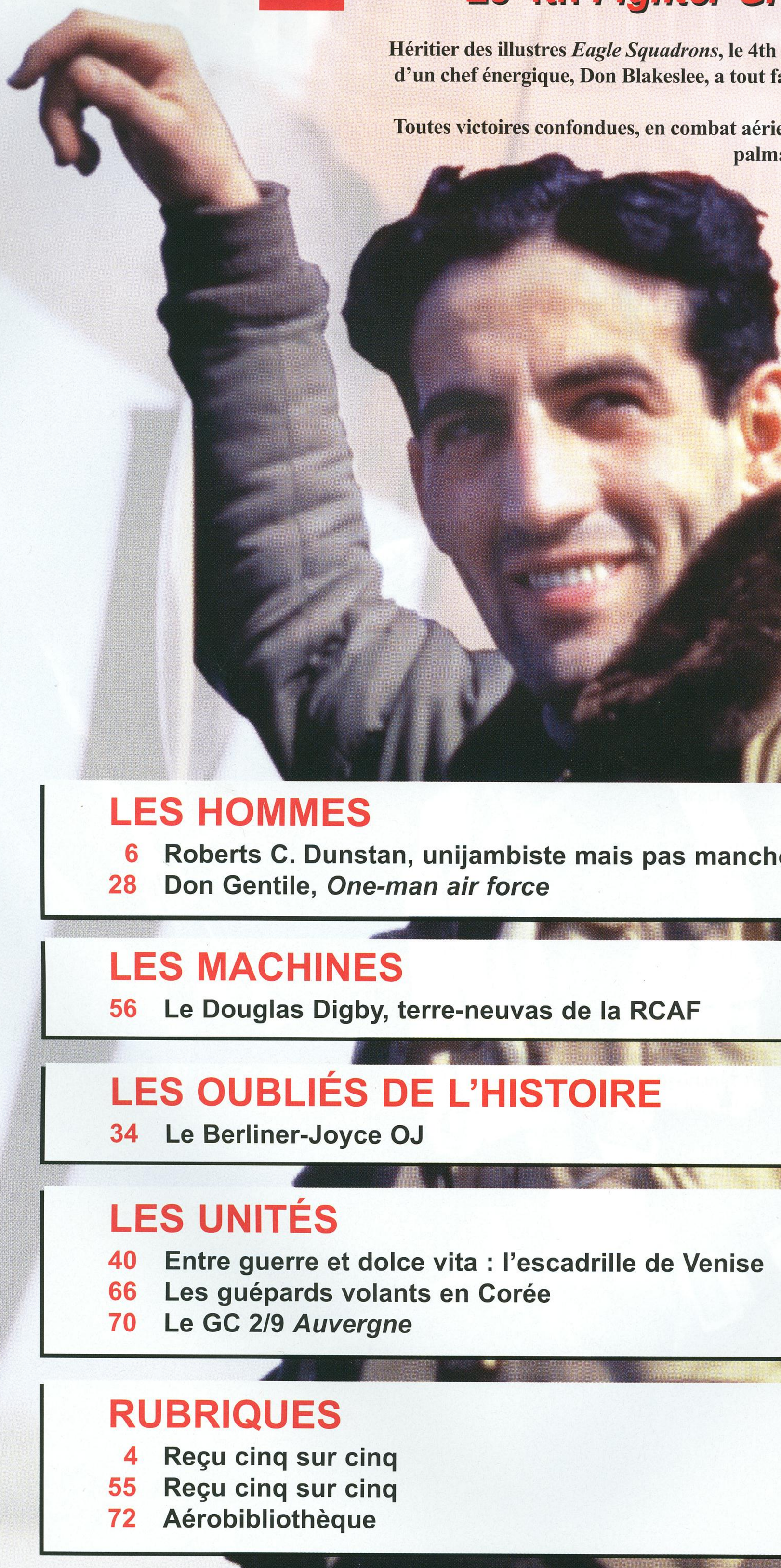
Je dois être un de vos premiers abonnés (depuis le n° 2) et c'est toujours avec plaisir que je lis votre revue. Dans le n° 37, j'ai eu la surprise de reconnaître la photo du haut de la page 42. En effet, le pilote qui pose devant son Hanriot 172 s'appelle Edmond Rochas. Il m'avait prêté cette photo pour que je la copie. Il pense que la photo a été prise à La Rochelle en 1938.
Je possède d'autres photos de lui lors de sa transformation sur NAA 57 et à l'école de chasse sur Morane 406. La débâcle de 1940 ne lui a pas permis d'être affecté en unité combattante. Je vous joins une photo de ce pilote à Avord en 1939 ou début 1940.
Ce jeune homme, qui a aujourd'hui 87 ans, a vécu une carrière aéronautique militaire jusqu'à la guerre d'Algérie.

J-M. Chaix (Isère)

12

FOURTH BUT FIRST !
Le 4th *Fighter Group* au combat

Héritier des illustres *Eagle Squadrons*, le 4th *Fighter Group*, sous l'impulsion d'un chef énergique, Don Blakeslee, a tout fait pour justifier sa fière devise : quatrième mais premier !
Toutes victoires confondues, en combat aérien et au sol, il termine en tête du palmarès général de la 8th *Air Force*.



LES HOMMES

6 Roberts C. Dunstan, unijambiste mais pas manchot
28 Don Gentile, *One-man air force*

LES MACHINES

56 Le Douglas Digby, terre-neuvas de la RCAF

LES OUBLIÉS DE L'HISTOIRE

34 Le Berliner-Joyce OJ

LES UNITÉS

40 Entre guerre et dolce vita : l'escadrille de Venise
66 Les guépards volants en Corée
70 Le GC 2/9 *Auvergne*

RUBRIQUES

4 Reçu cinq sur cinq
55 Reçu cinq sur cinq
72 Aérobibliothèque

ROBERTS C. DUNSTAN
UNIJAMBISTE MAIS PAS MANCHOT

Jim Grant

S'il est des hommes qui ont connu un parcours atypique, Roberts C. Dunstan fait assurément partie de ceux-ci.
Le fait d'avoir perdu une jambe à Tobrouk ne l'a pas empêché de terminer un tour d'opérations comme mitrailleur sur Lancaster ni de devenir ministre...

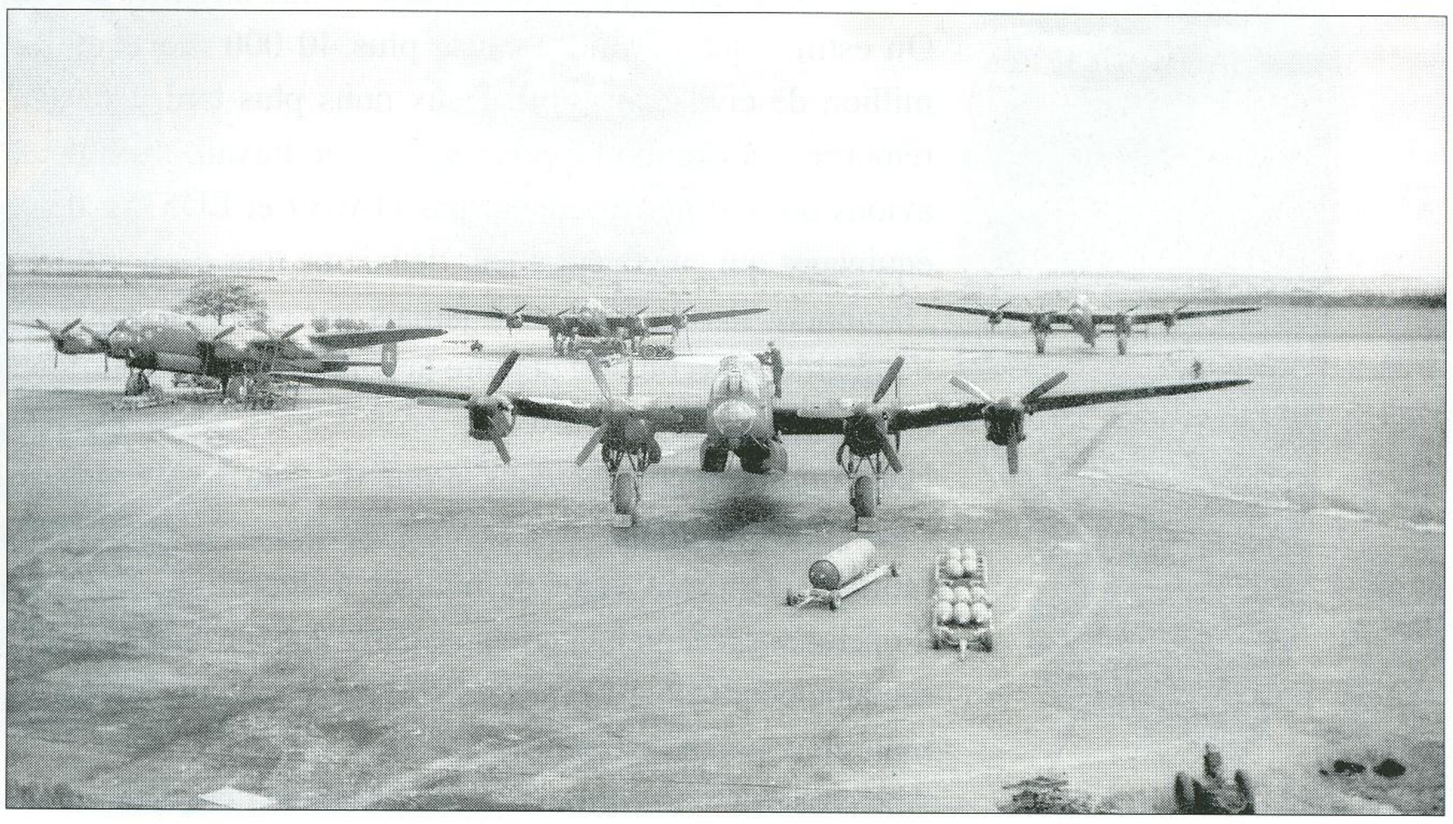
S'IL EXISTE DES hommes qui ont connu un parcours atypique, Roberts Christian Dunstan fait sûrement partie de ceux-ci, ayant servi son pays, l'Australie, comme soldat, aviateur, puis politicien.

Roberts Dunstan est né en Australie le 5 novembre 1922 à Caulfield dans l'état de Victoria. Dès sa naissance, il se distingue par ses prénoms peu courants hérités de ses parents, John Roberts et Dorothy Christian, qui lui ont transmis en fait leur deuxième prénom. Lorsque la guerre éclate, Dunstan veut s'engager, mais doit patienter à cause de son âge. Il finit par avoir gain de cause et s'engage comme sapeur en juin 1940 à l'âge de 17 ans au sein de la 2nd/8th *Field Company* du *Royal Australian Engineers*. Après ses classes, il rejoint l'Afrique du Nord avec son unité. En janvier 1941, il est blessé au genou par un éclat d'obus à Tobrouk. Malgré les efforts des chirurgiens, sa jambe ne peut être sauvée et il doit être amputé au-dessus du genou. Le 7 février 1942, il est déclaré inapte au service actif pour raisons médicales et renvoyé à la maison. Pour lui la guerre aurait dû s'arrêter là, mais cela ne lui convient guère et il cherche à s'engager dans la RAAF dès son retour. Il parvient à convaincre la RAAF qu'il peut encore être utile en faisant remarquer qu'un mitrailleur de queue peut descendre des avions allemands tout en restant assis ! Il intègre donc la RAAF en juin 1942 et suit son entraînement comme mitrailleur [1].

Il rejoint le Royaume-Uni au cours du printemps 1943. Il passe par la N° 27 OTU puis par une *Heavy Bomber Conversion Unit*. En juin 1943, une fois son stage terminé, il est affecté en tant que *Flight Sergeant* au N° 460 (RAAF) *Squadron* basé à Binbrook et qui vole sur Lancaster. Son arrivée tombe à pic alors que la bataille de la Ruhr a déjà commencé depuis début mars. Mais c'est aussi une unité qui a beaucoup souffert, ayant perdu 24 Lancaster depuis le début de l'année, dont 19 au cours des trois derniers mois. Pendant son séjour au N° 460 *Squadron*, Dunstan va voler tout le temps avec le même équipage à l'exception d'une mission [2]. Ses coéquipiers habituels sont le *Flight Lieutenant* John H.C. Clark (RAF), pilote, le *Sergeant* Ian V. Murray (RAAF), mécanicien navigant, le *Flight Sergeant* Colin S. Francis (RAAF), bombardier, le *Sergeant* Lawrence H. Richard (RAF), navigateur, le *Sergeant* Eric F. Clemens (RAF), radio, et le *Flight Sergeant* Vincent J. Hegerty (RAAF), mitrailleur [3].

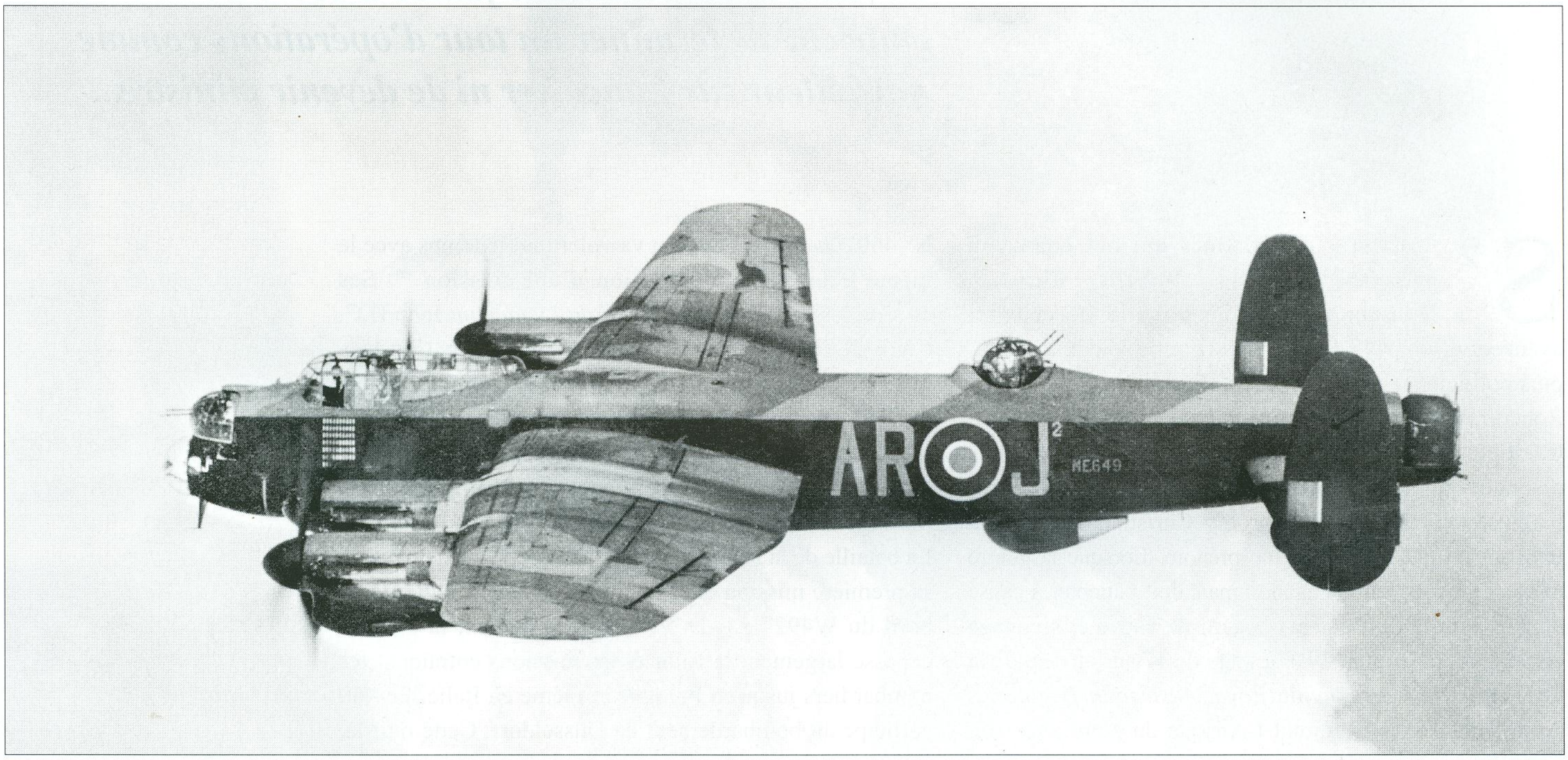
La bataille de la Ruhr bat son plein quand Dunstan réalise sa première mission dans la nuit du 11 au 12 juin 1943 à bord du W4927/AR-D [4]. Malgré son nom, la bataille dépasse largement la Ruhr et les missions entraînent les bombardiers jusqu'en Pologne et même en Italie. Le 460 participe au bombardement de Düsseldorf. Cette nuit-là, sur les 786 bombardiers de la RAF qui pilonnent l'Allemagne, 326 se dirigent sur Düsseldorf; c'est alors le pire bombardement que connaît la ville. Le raid est terrible et les dégâts infligés très importants. Après la guerre, les Britanniques apprendront par les archives allemandes que 1 292 personnes ont trouvé la mort et que

Des Lancester du N° 460 (RAAF) *Squadron* sont ravitaillés et armés sur la base de Binbrook en prévision d'un nouveau raid la nuit suivante. (AWM - UK1632)



plus des 140 000 civils se sont retrouvés sans abri. Les pertes de la RAF s'élèvent à 38 bombardiers (taux de perte 4,9%), dont un appartient au 460, le W4960/AR-R, abattu par un chasseur de nuit allemand; aucun membre de l'équipage ne survit. La nuit suivante, Dunstan repart en mission avec comme objectif Bochum, qui peut être bombardé grâce à l'Oboe, car l'objectif est couvert. L'efficacité du bombardement est moindre mais la défense allemande est tout aussi agressive que la nuit précédente, causant 4,8% de pertes dans les rangs de la RAF. Le 460 perd deux Lancaster, le W4316/AR-Q et le W4329/AR-K. Après une nuit de repos, Dunstan repart en mission sur Oberhausen cette fois, un petit raid pour le *Bomber Command* qui n'aligne que 203 bombardiers, mais particulièrement tragique, car le taux de perte atteint 8,4 %. Le 460 perd trois avions. La mission du 16 au 17 juin n'est guère meilleure pour le 460 qui perd deux avions sur un raid sur Cologne (sur 212 engagés par la RAF) : un au-dessus de l'Allemagne (W4332/AR-M) et l'autre qui s'écrase sur le terrain sans survivant des suites des dommages infligés par la *flak*. Dustan et ses coéquipiers prennent un peu de repos et repartent en mission au cours de la nuit du 21 au 22 juin 1943. La RAF perd 44 avions sur les 705 engagés, dont un du 460 (W4939/AR-L). Le lendemain, le 460 perd un autre Lancaster sur Mulheim. Au cours du mois, le 460 a perdu onze Lancaster en opérations plus un dans un accident (65 tués, 12 prisonniers). Dustan est passé à travers, mais il sait qu'il n'est qu'au début de son tour d'opérations.

Au cours du mois de juillet, Dunstan retourne sur Cologne à deux reprises, dans la nuit du 3 au 4 et dans la nuit du 8 au 9. À chaque fois, le N° 460 (RAAF) *Squadron* perd un avion. Dans la nuit du 12 au 13, Dunstan et son équipage bombardent pour la première fois l'Italie, en l'occurence Turin, la



Le Lancaster ME649 du N° 460 (RAAF) *Squadron* en vol. Il arbore un tableau de chasse assez impressionnant : 63 missions. On note le « 2 » en exposant à la lettre individuelle, indiquant la présence d'un autre « J » au *Squadron*. (AWM - UK1819)

grande ville industrielle. Le 24 juillet, il participe au raid (près de 800 avions) sur Hambourg où des *Windows* sont utilisées pour la première fois. C'est un grand succès pour la RAF qui ne perd que 1,5% des effectifs engagés. Parmi les victimes, il y a un Lancaster du 460, le W4987. Dunstan est envoyé au-dessus de Hambourg dans la nuit du 27/28 juillet. On estime que ce raid à causé plus 40 000 morts et 1,2 million de civils sans abri. Deux nuits plus tard, Dunstan retourne sur Hambourg pour achever le travail, mais deux avions du 460 ne reviennent pas (JA689 et ED535), deux équipages qui en étaient à leur deuxième tour d'opérations. Hambourg restera marqué à jamais par ces deux nuits de bombardement. Le 460 déplore la perte de six Lancaster au cours du mois de juillet.

Hambourg sera épargné dans la nuit du 2 au 3 août à cause d'un orage qui empêche les avions de larguer leur cargaison mortelle. Dunstan vient de réaliser la moitié de son tour d'opérations, ce qui lui permet de partir au repos pendant une semaine pour tenter d'évacuer l'énorme stress qui s'est accumulé au cours des missions.

Après les semaines éprouvantes du début de l'été, Dunstan et son équipage sont moins sollicités. Au terme d'une mission sur Nuremberg dans la nuit du 10 au 11 août, lui et son équipage partent en repos pour douze jours. Ils reprennent leurs missions le 22 et Dusntan n'effectue que cinq sorties au cours du mois, dont la seule qu'il fera avec le *Group Captain* H. Edwards, un raid sur Berlin dans la nuit du 22 au 23 août. La RAF perd 56 avions cette nuit-là, les pires pertes pour un objectif civil depuis le début de la guerre. Le 460 ne perd quant à lui qu'un seul avion (ED421), l'un des deux avions perdus en août.

Les raids continuent en septembre et commencent à affecter la vie en Allemagne au point que les autorités allemandes décident d'évacuer la population civile non

[1] D'autres soldats australiens s'engageront dans la RAAF, comme Alf Hanley qui, après avoir servi en Afrique du nord comme artilleur anti-char et revendiqué la destruction de trois blindés et avoir touché trois autres, sera intégré à la RAAF en juin 1941 et servira comme pilote au sein du N° 218 *Squadron*.

[2] Le 23 août 1943 avec l'équipage du *Group Captain* Hugh Edwards, VC, sur le Lancaster JA683.

[3] Clemens sera tué dans un accident le 18 mai 1945, alors qu'il vole avec le N° 161 *Squadron*. Il avait déjà été remplacé par H.R. Hurley.

[4] Le N° 460 *Squadron* venait juste de changer son code de UV à AR.

© P.A. Tilley - 2004

Avro Lancaster Mk. III (ED664)
N° 460 (RAAF) *Squadron*
Binbrook, septembre 1943.

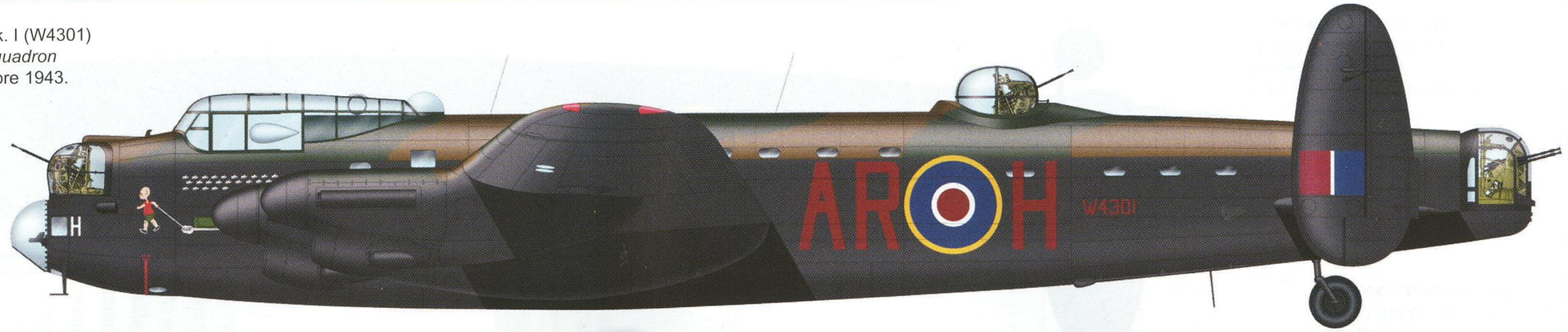
Les cornets de glace représentent les missions sur l'Italie, l'étoile celles sur Berlin et le bock celle sur Münich.

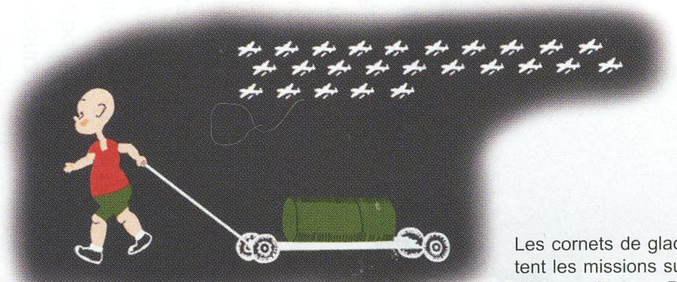
Avro Lancaster Mk. I (W4927)
N° 460 (RAAF) *Squadron*
Binbrook, septembre 1943.

Avro Lancaster Mk. III (DV175)
Sergeant A. Marshall
N° 460 (RAAF) *Squadron*
Binbrook, septembre 1943.

© P-A. Tilley - 2004

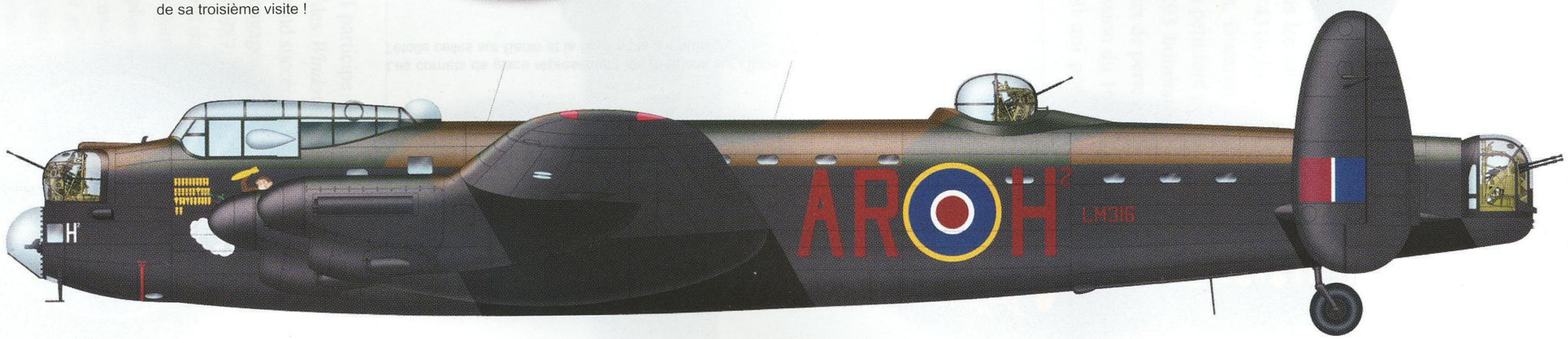
Avro Lancaster Mk. I (W4301)
N° 460 (RAAF) *Squadron*
Binbrook, septembre 1943.



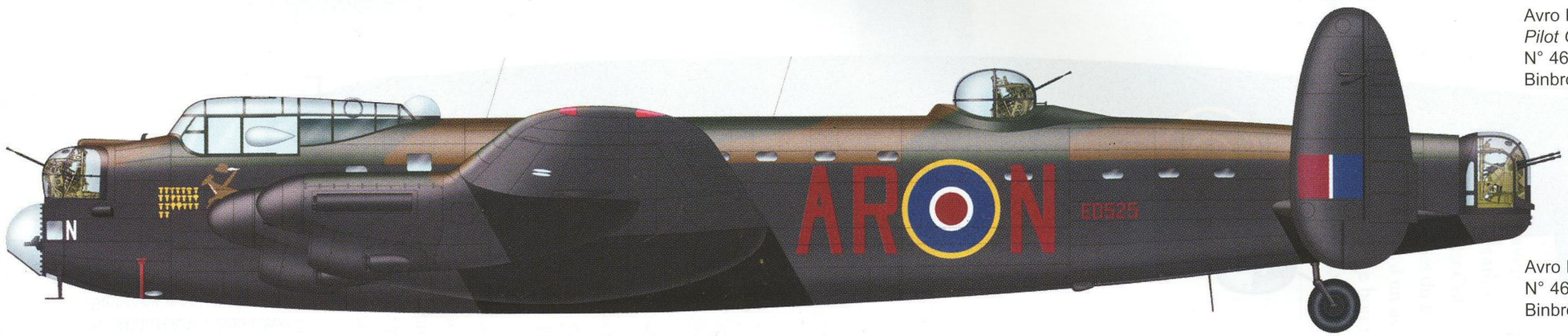


Les cornets de glace représentent les missions sur l'Italie, les étoiles celles sur Berlin; la clef est celle de la ville d'Essen en souvenir de l'acceuil inoubliable que fit la *flak* à l'équipage lors de sa troisième visite !

Le kangourou portant un kilt et un shillelagh (bâton de combat) symbolise l'Australie, l'Écosse et l'Irlande, pays d'origine des membres de l'équipage.
Les parachutes représentent les missions de mouillage de mines.



Avro Lancaster Mk. III (LM316)
Pilot Officer J.R. Gardner
N° 460 (RAAF) *Squadron*
Binbrook, septembre 1943.



Avro Lancaster Mk. I (ED525)
N° 460 (RAAF) *Squadron*
Binbrook, septembre 1943.

indispensable vers des régions plus tranquilles dans l'est du pays. Le début du mois est particulièrement éprouvant pour le 460 qui perd trois avions dans la nuit du 3 au 4 septembre (W4988, EE132 et EE138). L'équipage de Dunstan bénéficie d'un nouveau repos qui dure trois semaines et ne repart en mission que dans la nuit du 29 au 30 septembre en allant bombarder Bochum. Pendant ce temps, l'escadron a perdu trois Lancaster.

Dunstan sait que si la chance continue à lui sourire, il devrait terminer son tour d'opérations bientôt. Après deux raids, dans la nuit du 1er au 2 octobre et dans celle du 3 au 4, il bombarde Stuttgart pour la première fois. C'est aussi la première fois que la RAF utilise des moyens de contre-mesures électroniques pour brouiller les radars embarqués des chasseurs de nuit allemands, ce qui permet à la RAF de ne connaître que 1,2% de pertes. Dans la nuit du 22 au 23 octobre, Dunstan décolle pour aller bombarder Cassel à bord du W4927. Au-dessus de l'objectif, des fusées éclairantes larguées par un autre avion tombent sur la dérive de son Lancaster et endommagent sérieusement les surfaces mobiles et le compensateur. Des éclats percent le plexiglas de sa tourelle, endommagent son système hydraulique, frôlent son bras droit et bloquent la porte. Le *Flight Lieutenant* Clark parvient à ramener le Lancaster au terrain. Mais l'avion est difficile à maintenir en vol et le mécanicien navigant doit aider le pilote dans sa tâche. Les issues de secours sont larguées peu avant d'atterrir et les hommes se tiennent prêts à évacuer l'appareil. Le train est descendu manuellement mais il s'affaisse au moment où il touche terre. L'avion est si endommagé qu'il sera radié le 31 octobre. Clark reçoit la DFC pour cette action, Murray, le mécanicien, la DFM.

Dans la nuit du 3 au 4 novembre, Dunstan, qui a été promu *Pilot Officer*, et le reste de l'équipage mènent à bien la dernière sortie de leur tour d'opérations à bord du DV341/AR-C2. Ils bombardent Düsseldorf et rentrent à 21h15 après 4 heures et 13 minutes de vol. Aucun avion du 460 n'est perdu cette nuit là [5].

Le 7 décembre 1943, Roberts Dunstan reçoit le DSO. Il sera le seul mitrailleur de la RAF à en être honoré. Il faut dire que terminer un tour d'opérations sur Lancaster en 1943 relève du miracle, le N° 460 (RAAF) *Squadron* ayant perdu 70 Lancaster à l'ennemi au cours de l'année [6] – soit plus de trois fois sa dotation théorique !

Roberts Dunstan retourne en Australie peu après comme instructeur pour les mitrailleurs puis il est muté au département des relations publiques à l'état-major de la RAAF. Il quitte l'armée le 2 octobre 1945 pour entamer une carrière de journaliste au *Sydney Morning Herald*. Il publie *The Sand and the Sky* en 1946, un livre qui relate ses expériences pendant la guerre. Il devient aussi critique de cinéma pendant les vingt années qui suivent et ne visionne pas moins de 2 500 films pendant cette période.

Dans les années cinquante, il s'investit de plus en plus dans la vie publique au point qu'il est élu député au Parlement australien en 1956 sous l'étiquette du Parti libéral. Entre 1970 et 1978, il obtient plusieurs portefeuilles au gouvernement. Il quitte le gouvernement en août 1978 à la suite de profonds désaccords avec le Premier Ministre de l'époque. Amer, il finit par quitter la vie politique et son siège de député en février 1982. Il décède le 11 octobre 1989.

[5] Le DV341/AR-C2 sera perdu le 18 novembre sur Berlin. Aucun des sept hommes ne survit.

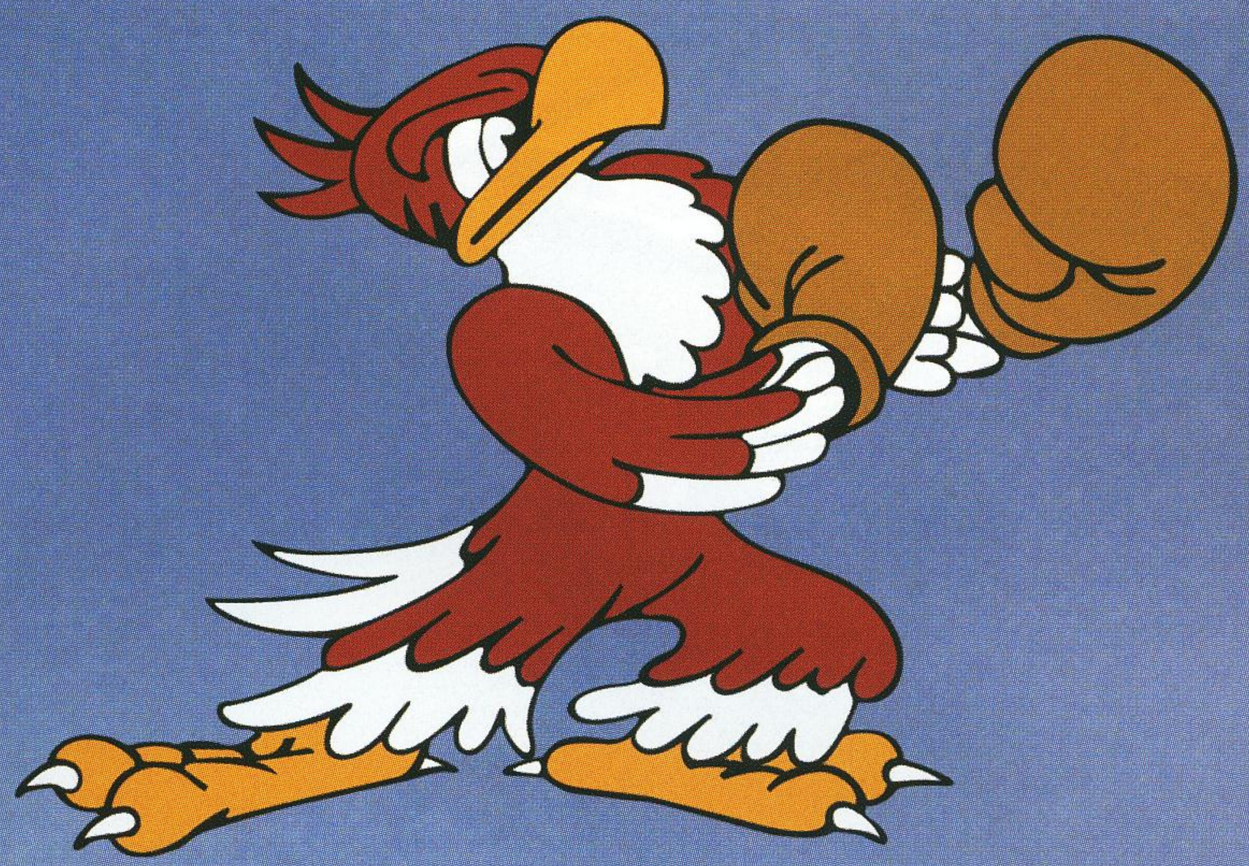
[6] Au total, le N° 460 *Squadron* va perdre 140 Lancaster en opérations entre octobre 1942 et mai 1945.

L'équipage du « D² for Donald » photographié à Binbrook le 9 septembre 1943.
De gauche à droite : *Sergeant* I.V. Murray, *Flight Sergeant* V.J. Hegarty, *Flight Sergeant* R.C. Dunstan, *Flight Lieutenant* J.H. Clark, *Skipper* (RAF), *Flight Sergeant* L.H. Richards (RAF), *Flight Sergeant* C.S. Francis et *Sergeant* E.F. Clemens (RAF). (AWM - UK0490)

FOURTH BUT FIRST

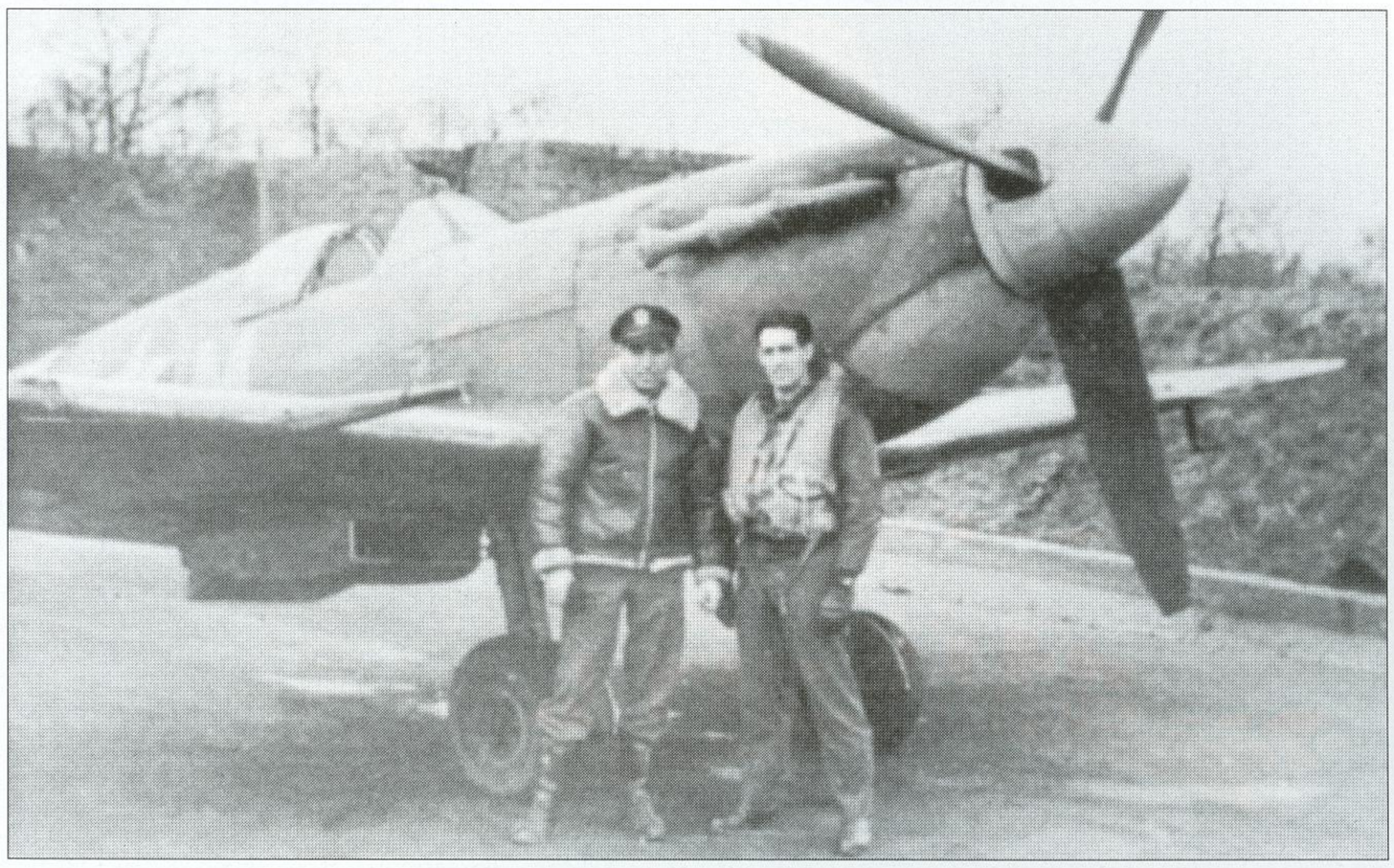
LE 4th *FIGHTER GROUP* AU COMBAT

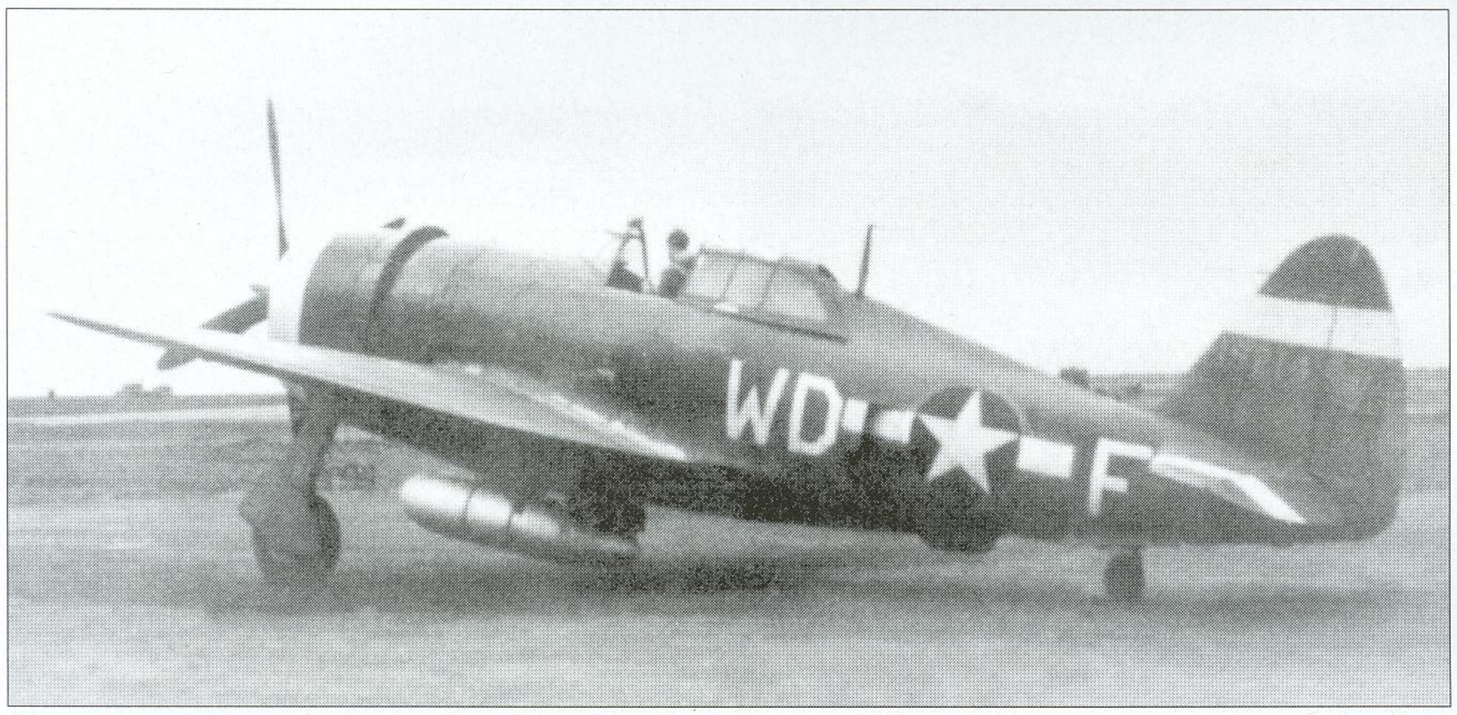
Warren E. Thompson



Héritier des illustres* Eagle Squadrons, *le* 4th Fighter Group, *sous l'impulsion d'un chef énergique, Don Blakeslee, a tout fait pour justifier sa fière devise : quatrième mais premier !
***Toutes victoires confondues, en combat aérien et au sol, il termine en tête du palmarès général de la* 8th Air Force.**

Le 4th *Fighter Group*





En haut :
deux futurs as du 4th FG, à gauche Don Gentile et à droite Spiros Pissanos, devant un Spitfire Mk. Vb en janvier 1943.

Ci-dessus :
un P-47D du 335th FS à Debden en 1943. (USAF)

DANS LES QUATRE théâtres d'opérations majeurs où furent impliquées les forces aériennes américaines au cours de la Seconde Guerre mondiale, une « saine émulation » a toujours régné entre les différents groupes de chasse engagés. Ce fut aussi vrai pour la RAF. Chacun tentait de tenir le haut du pavé en accumulant d'impressionnantes statistiques. En la matière, le juge de paix était le nombre de victoires homologuées. Celles-ci se divisaient en deux catégories : les victoires en combat aérien et les destructions d'avions ennemis au sol. Les premières étaient de loin les plus recherchées.

Beaucoup de groupes de chasse servant en Europe furent employés à l'appui tactique, de sorte qu'ils n'eurent que peu d'occasions de combattre la Luftwaffe. Ainsi, la tête du peloton fut réservée à quelques rares privilégiés. Alors que la guerre tirait à sa fin, la course se transforma en un duel entre deux groupes : les 4th et 56th *Fighter Groups*. Quand les deux franchirent la barre des « 500 », la presse alliée s'empara de l'affaire à grand bruit. Cette compétition ne se limitait pas aux unités ni aux pilotes, elle s'était également étendue aux « écuries », North American d'un côté (le 4th FG volait sur P-51) et Republic de l'autre (le 56th FG sur P-47).

UN MAXIMUM D'EFFICACITÉ

Pour les trois *Squadrons* du 4th FG (334th, 335th et 336th FS), la guerre avait commencé dès le milieu du mois de septembre 1942 lorsque les *Eagle Squadrons* dépendant de la RAF furent transférés avec leurs Spitfire à l'USAAF. Ces escadrons reçurent des P-47 en avril 1943, puis ils furent transformés sur le rapide et efficace P-51 à la fin du mois de février 1944. Les vrais problèmes naquirent pour la Luftwaffe peu avant le débarquement, lorsque le groupe fut entièrement ré-équipé en P-51D. Avec sa verrière panoramique et ses larges réservoirs supplémentaires, cette version n'éprouvait aucun souci à escorter les bombardiers jusqu'à Berlin, rendant suicidaire l'attaque des B-17 et des B-24 par les Fw 190 et Bf 109 allemands. Depuis la réussite du débarquement allié en Normandie, les jours du III[e] Reich étaient comptés, un fait dont la population allemande ne se rendit compte que lorsque des villes comme Berlin et Francfort furent réduites à l'état de ruines. Cela n'avait été rendu possible que grâce à l'entrée en service du Mustang comme chasseur d'escorte à long rayon d'action.

L'un des facteurs qui influa favorablement sur le rendement du 4th FG fut le fait qu'entre le 29 septembre 1942 et la fin de la guerre en Europe, il stationna toujours sur la même base : Debden. La plupart des groupes de chasse changeaient continuellement de terrain pour se rapprocher des lignes de contact avec un ennemi en perpétuel repli. Ceci était particulièrement vrai pour les unités de chasseurs-bombardiers. La stabilité dont put jouir le 4th FG se traduisit par un taux de disponibilité très élevé permettant d'envoyer un maximum de chasseurs pour escorter les bombardiers. Elle permit aussi au personnel technique d'établir de fructueux contacts avec la population locale. En outre, après le débarquement, les raids aériens allemands sur l'Angleterre cessèrent pratiquement, offrant ainsi la possibilité aux équipes techniques de travailler sans interruption.

Avant le 6 juin 1944, la Luftwaffe vivait des moments difficiles au-dessus de la France. Les Spitfire et les Thunderbolt accompagnaient sans peine les bombardiers au-dessus de ce pays et s'opposaient avec énergie et efficacité à toute tentative d'interception de leurs protégés. Les appareils allemands opérant depuis des terrains situés en France devaient être maintenus au sol et soigneusement camouflés pour éviter leur destruction lors d'attaques à basse altitude des chasseurs et chasseurs-bombardiers alliés. Les 4th FG et 56th FG connurent un certain succès dans ce type de mission, les avions détruits au sol représentant 47% du total général du 4th FG et 33% du 56th FG.

À la fin du mois de mars 1944, trois groupes de chasse de l'USAAF avaient été entièrement transformés sur P-51, ce qui représentait environ 150 Mustang en première ligne. Le sort de l'Allemagne nazie était en train d'être scellé.

Cependant, le nombre d'avions de chasse maintenus sur le territoire du Reich restait élevé, car la défense de la patrie contre les raids aériens alliés bénéficiait de la plus haute priorité. Les formations de plus en plus nombreuses de bombardiers venus d'Angleterre causaient des dégâts de plus en plus importants, tandis que les effectifs de la chasse allemande diminuaient régulièrement en raison de la présence des chasseurs d'escorte américains. Il y avait des jours où leur nombre était si écrasant que la Luftwaffe « la jouait discrète »; les premières fois, ce fut juste après l'apparition du P-51 dans les cieux du Reich.

Dans les premiers jours du mois de mars 1944, plusieurs missions furent orchestrées contre l'usine de roulements à billes d'Erkner, près de Berlin. Le 7 mars, 462 bombardiers larguèrent près de 300 tonnes de bombes explosives et 763 tonnes de bombes incendiaires. Les archives de la 8th AF

LES EAGLE SQUADRONS

Alors que leur pays reste neutre dans le conflit qui fait rage en Europe, de nombreux Américains se portent volontaires pour incorporer la RAF. Au début, il n'est pas question de créer une unité spécifique, mais devant l'afflux massif de volontaires, la RAF décide de former le N° 71 *Squadron* en date du 19 septembre 1940, en pleine bataille d'Angleterre. Regroupant, sous commandement britannique, une majorité de pilotes américains, cet escadron est rapidement surnommé *Eagle Squadron*.

En fait, à ses débuts, il ne compte que... trois volontaires US et, pour leur plaire, le haut commandement leur affecte quelques Brewster Buffalo. Cet appareil ne fait pas long feu et est rapidement – et avantageusement – remplacé par le Hawker Hurricane. La première mission se déroule le 5 février 1941. Le 9 avril, le 71 quitte Church Fenton et établit ses quartiers à Martlesham Heath.

Le 15 mai 1941, une seconde unité, le N° 121 *Squadron* est mise sur pied à Kirton-in-Lindsey, toujours sous les ordres d'un officier britannique. Alors que le 17 mai, le 71 déplore sa première perte au combat, le 2 juillet, les *Pilot Officers* Gus Daymond et Bill Dunn du 121 remportent les deux premières victoires homologuées à des pilotes américains pendant la guerre. Tous deux deviendront les premiers as américains.

Le 12 juillet, le N° 133 *Squadron* vient compléter le trio des *Eagle Squadrons* sur la base de Coltishall.

Fin août, le 71 perçoit 14 Spitfire Mk. IIA et Bill Dunn en profite pour atteindre le chiffre fatidique de 5 victoires le 27 août; cependant, blessé lors du combat, il n'aura pas l'occasion d'améliorer son palmarès.

Enfin, à la fin du mois de novembre, le 71 passe sous le commandement d'un Américain, le *Squadron Leader* Chesley Paterson qui, par la suite, prendra la tête du 4th *Fighter Group*.

Une seule fois les trois *Eagle Squadrons* opèreront ensemble : lors du débarquement de Dieppe, le 19 août 1942.

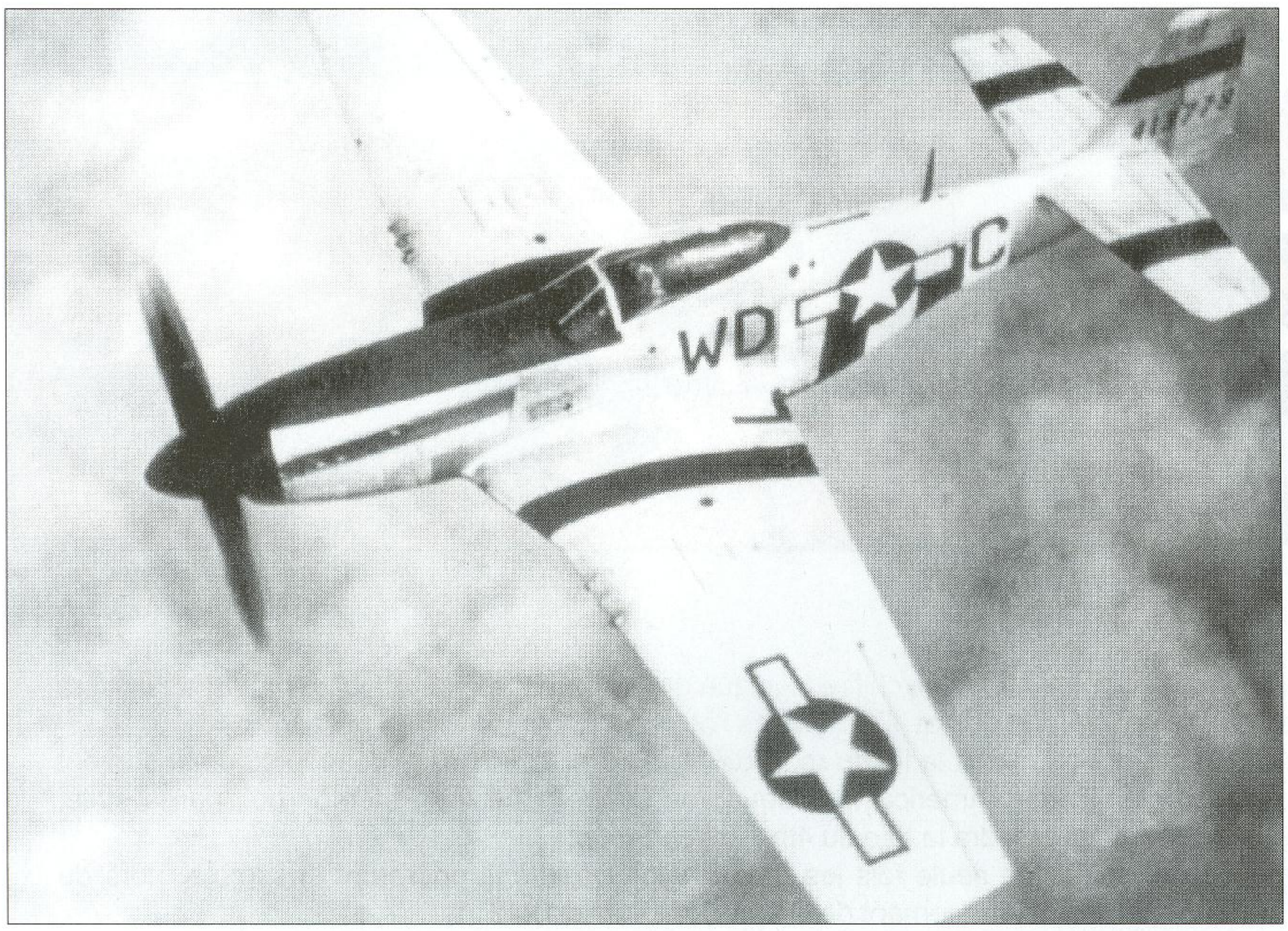
Avec l'arrivée du contingent US qui formera la 8th *Air Force* se pose la question de l'intégration des *Eagle Squadrons* au sein de l'USAAF. Des négociations s'ouvrent, non seulement avec la RAF qui exige une compensation, mais aussi avec les pilotes dont aucun ne possède un brevet américain.

Le 29 septembre 1942, les trois *Squadrons* de la RAF sont transférés au 4th *Fighter Group* – l'un des rares groupes américains « activés » en dehors du territoire national. Les N° 71, 121 et 133 *Squadrons* forment respectivement les 334th, 335th et 336th *Fighter Squadrons*. La plupart des pilotes conservent un grade équivalent à celui qu'ils avaient dans la RAF. Le groupe, dont le commandement est confié au *Colonel* Edward W. Anderson, s'installe d'abord à Bushey Hall avant de gagner Debden.

En dix-huit mois d'activité, les *Eagle Squadrons* ont remporté 73,5 victoires aériennes. Sur les 271 pilotes de chasse américains incorporés dans la RAF (toutes unités confondues), près de 70 ont été tués (dont une quarantaine au combat) et 15 faits prisonniers.

Un P-51D-5-NA du 334th *Fighter Squadron* sur les plaques Marston (PSP) de la base de Debden. L'appareil, baptisé « MEG », était habituellement piloté par le *1st Lieutenant* Clarence L. Boretsky.
(Collection de l'auteur)

Le 4th *Fighter Group*



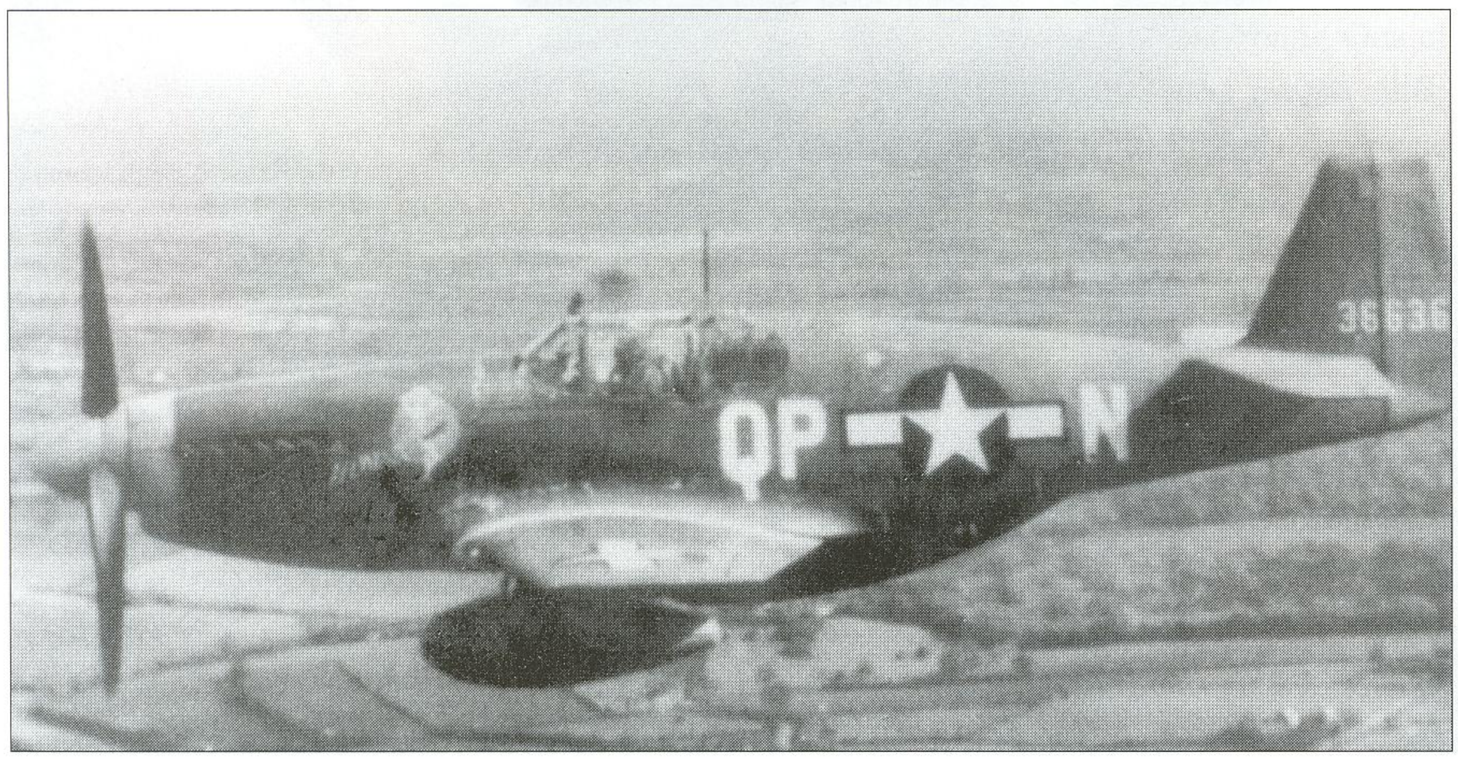
Le *Colonel* Donald J.M. Blakeslee, qui commande le groupe entre janvier et novembre 1944, vole sur des avions parfaitement anonymes portant tous le code du 335th FS et la lettre individuelle « C ». (Collection Bill Hess)

montrent qu'un millier de chasseurs alliés furent impliqués, dont 891 participèrent à la mission de bout en bout. La Luftwaffe ne montra pas le bout de son nez, non qu'elle avait peur, mais parce qu'un grand nombre de ses chasseurs avaient déjà été abattus ou détruits au sol. Ce raid constitua une grosse déception pour les pilotes du 4th FG qui espéraient bien améliorer leur score au cours d'intenses combats tournoyants.

Une fois que les bombardiers s'étaient libérés de leur charge et avaient mis le cap sur l'Angleterre, les chasseurs d'escorte qui avaient encore des munitions se laissaient distancer, puis se rapprochaient du sol à la recherche d'objectifs d'opportunité. Ils survolaient les routes et les voies ferrées dans l'espoir de trouver une cible digne d'intérêt.

Deux fois de suite, le groupe rencontra des Fw 200 Condor, ces gros quadrimoteurs utilisés, bien avant l'arrivée du P-51 en Europe, pour attaquer les convois de ravitaillement alliés dans l'Atlantique. Les Condor stationnaient sur divers aérodromes, souvent parqués au milieu de He 111. Il faut préciser que ces aérodromes étaient puissamment défendus. Lorsque les P-51 se présentèrent à la lisière du premier aérodrome, il fut vite évident que les servants de *flak* avaient été alertés et les attendaient de pied ferme. Les chefs de patrouille donnèrent l'ordre de contourner l'objectif, le risque étant trop grand de perdre plusieurs appareils. Quand ils arrivèrent au second terrain, à basse altitude et manette des gaz à fond, ils comprirent qu'ils bénéficieraient de l'effet de surprise. Ils détruisirent plusieurs avions ennemis au sol avant que la *flak* n'ouvre le feu. L'un des grands as du groupe, le *Major* Duane Beeson, fut sévèrement touché, mais il put regagner Debden.

« Ill Wind », le P-51B-5 (43-6636) du *Captain* Nicholas Megura en vol au-dessus de la France.
Blessé au combat en mai 1944, il est interné en Suède. Il sera libéré, mais ne revolera plus. Son palmarès s'établit à 11,8 victoires, dont 3,8 obtenues à bord de cet appareil. (Collection Leo Schmidt, via Tom Ivie)



Petits jeux entre amis

Le 4th FG fut l'un des premiers à toucher le nouveau P-51D à long rayon d'action et équipé d'une verrière panoramique qui améliorait sensiblement la visibilité vers l'arrière. Tandis que le 4th FG les mettait en œuvre pour augmenter son palmarès, le 56th FG conservait ses P-47. La plupart des pilotes du groupe étaient des vétérans et la transition fut simple et rapide, sans perte de temps inutile. Les pilotes arrivés en renfort apprenaient très vite, car beaucoup étaient intégrés à des patrouilles commandées par les meilleurs pilotes du groupe.

La rivalité entre le 4th et le 56th FG ne connaissait pas de répit. Le temps au-dessus de l'est de la France et de l'Allemagne était souvent imprévisible, particulièrement en automne. Parfois, les deux groupes étaient cloués au sol en attendant une amélioration des conditions météo. Cela ne les empêchait nullement de se livrer à de petits jeux entre eux. Les jeunes pilotes qui se familiarisaient avec le P-51 étaient envoyés faire quelques passes à basse altitude au-dessus de Boxted, l'antre du 56th FG. Aussitôt, plusieurs P-47 décollaient à leur rencontre et engageaient un combat tournoyant simulé. Beaucoup de pilotes du 4th FG signalèrent qu'il leur était quelquefois difficile de décrocher les Thunderbolt, même au ras de la cime des arbres.

Cependant, les choses allaient vite changer. Une fois leur P-51 bien en main, les pilotes du 4th FG réussissaient à tourner plus court que le P-47 et à le dominer en chandelle. Certains parvenaient même à le suivre facilement au début d'un piqué. Ces petits jeux bien innocents renforcèrent la confiance des pilotes du 4th FG, une confiance qui leur fut bien utile lorsqu'ils rencontrèrent à nouveau Fw 190 et Bf 109.

Vers la fin de la guerre, Berlin revenait presque tous les jours dans les ordres de mission, tandis que les Allemands se battaient avec l'énergie du désespoir pour empêcher les Russes de pénétrer plus avant sur le sol de leur patrie. Comme ils en avaient l'habitude, après le bombardement, les Mustang plongeaient au ras du sol et ratissaient tout ce qu'ils trouvaient sur le chemin du retour à Debden. Il y avait de nombreux terrains de la Luftwaffe autour de Berlin, mais les Fw 190 qui s'y trouvaient basés préféraient décoller avec une bombe destinée aux chars russes que d'en découdre avec les Mustang.

Rencontres avec les jets

La pénurie de carburant et le manque de pilotes de remplacement déplacèrent les priorités de la Luftwaffe. Pour les chasseurs alliés en maraude au-dessus de l'Allemagne, la situation n'avait plus rien de comparable avec ce qu'ils avaient connu au-dessus de la France. Les villes et les usines allemandes n'étaient plus que des tas de ruines fumantes et les bombardiers lourds ne cessaient de niveler le terrain jour après jour. Les Mustang devaient descendre encore plus bas pour trouver des cibles intéressantes, ce qui n'allait pas sans comporter des risques supplémentaires.

« Don » Blakeslee

Lorsque le 1er janvier 1944 il revient à Debden pour prendre le commandement du 4th *Fighter Group*, le *Lieutenant-Colonel* « Don » Blakeslee a une petite idée derrière la tête. Il vient de passer le mois précédent avec le 354th *Fighter Group* de la 9th *Air Force*, le tout premier groupe de l'USAAF à être transformé sur P-51B. En sa compagnie, il a participé à la plus longue mission d'escorte encore jamais exécutée, 1 600 km aller et retour jusqu'à Kiel, le 13 décembre. Il en revient emballé par le potentiel du Mustang.

À peine a-t-il pris les rênes du 4th FG qu'il se rue dans le bureau du *Major General* Kepner, chef du VIII *Fighter Command*. En substance, il lui demande de remplacer les P-47 (un avion qu'il déteste) par des P-51.

Ce n'est pas gagné d'avance, parce que le *Major General* Ira Eaker, commandant la 8th *Air Force*, ne veut pas de Mustang. Il a demandé à l'état-major que ce type soit réservé à la 9th AF. Il préfère le P-38 ou même pas de chasseur d'escorte du tout – la vieille rangaine : le bombardier finit toujours par passer ! Oui, mais à quel coût !

Tout va basculer quand Eaker est remplacé par le *Major General* James Doolittle, qui, lui, est favorable au P-51 comme chasseur d'escorte. Une grande offensive aérienne est prévue pour février : la *Big Week*. Une autre opération, de plus grande envergure encore, est en préparation : le débarquement. Les priorités sont brutalement inversées : la 8th AF doit récupérer tous les P-51 et transférer ses P-47 et P-38 à la 9th AF. Comme on le sait, un unique groupe de la 8th AF conservera ses P-47 jusqu'au bout, le 56th FG.

Kepner reste long à convaincre. Blakeslee revient à la charge et finit par s'engager à ce que son groupe soit opérationnel... 24 heures après avoir reçu ses appareils ! Cette fois, Kepner tient le pari. Les premiers P-51B sont affectés le 14 février 1944 et le 27, le 4th FG dispose d'assez d'avions pour effectuer une mission. Elle se déroule le lendemain sous les ordres du *Major* Jim Clark; la plupart des pilotes qui y participent ne comptent qu'une heure de vol sur Mustang !

Les deux premières victoires sur P-51 seront revendiquées le 2 mars, 408 suivront en quatorze mois.

Donald James Mathew Blakeslee est né en septembre 1917 à Fairport Harbor (Ohio). Il entre dans l'armée comme sous-lieutenant d'infanterie à 21 ans. Après avoir fait son temps, il s'engage dans la RCAF fin 1940 et arrive en Grande-Bretagne en mai 1941. Peu enclin à servir dans un *Eagle Squadron* où, selon lui, les pilotes se comportent comme des divas, il est affecté d'abord au N° 401 *Squadron*, puis aux N° 410 et 121. Il n'échappe pourtant pas à un poste de *Flight leader* au N° 133 *Squadron*.

Avec la création du 4th FG, il intégre l'USAAF avec le grade de *Captain*, alors que plusieurs autres pilotes, pourtant moins expérimentés que lui, sont promus *Majors*. Il commande le 335th FS du 22 novembre 1942 au 19 mai 1943 et reçoit quand même ses galons de *Major* en janvier 1943. Il devient ensuite officier des opérations du 4th FG et passe *Lieutenant-Colonel* en juillet 1943.

Le 1er janvier 1944, il prend le commandement du 4th FG. Le discours qu'il tient à cette occasion situe bien le bonhomme : « *Le 4th FG va devenir le premier groupe de la 8th AF. Nous sommes ici pour combattre. Ceux qui ne me croient pas feraient mieux de chercher un autre groupe. Je vais remuer les fesses à chacun d'entre vous. Ceux qui suivront, très bien, mais ceux qui ne suivront pas, de toute façon, je n'en veux pas.* »

Rapidement surnommé « George S. Patton Jr. dans un P-51 », Blakeslee est un meneur d'hommes et un organisateur, mais ce n'est pas un diplomate. Bien qu'ayant remporté 14,5 victoires, il n'est même pas vraiment un bon pilote de chasse. Il est, toutefois, le seul commandant de groupe, avec son camarade Hubert Zemke du 56th FG, à pouvoir garder le contrôle de son unité au milieu d'une mêlée féroce. Zemke est un tacticien, Blakeslee est un intuitif.

Pour rester en première ligne, il n'hésite pas à falsifier son carnet de vol, « oubliant » de mentionner une mission s'il ne s'est rien passé. Et pourtant, il est retiré des opérations le 19 novembre 1944 (après avoir été promu colonel en mars).

Après la guerre, il reste dans l'armée et reprend le grade de lieutenant-colonel. Il commande le 27th *Fighter Wing* sur F-84 pendant la guerre de Corée et est promu colonel en 1963. Il commande ensuite le 312th FBW et quitte l'armée en avril 1965. N'ayant aucun goût pour la politique et la diplomatie, il ne sera jamais général...

Le palmarès de Donald J.M. Blakeslee

N° 401 Squadron			
22.11.41	Bf 109E	Marck	Spit AD421
N° 133 Squadron			
18.08.42	Fw 190	Sangatte	Spit EN951
19.08.42	Do 217	Dieppe	Spit EN951
335th FS			
15.04.43	Fw 190	Knocke-le-Z.	P-47 WD-F
14.05.43	Fw 190	Knocke-le-Z.	P-47 WD-D
356th FS			
20.12.43	Bf 110	Brême	P-51B
4th FG			
07.01.44	Fw 190	Hesdin	P-47 WD-C
06.03.44	Me 210	Berlin	P-51B WD-C
18.03.44	Fw 190	Augsburg	P-51B WD-C
22.04.44	Bf 109	Cassel	P-51B WD-C
	Bf 109	Cassel	P-51B WD-C
24.04.44	Fw 190	Worms	P-51B WD-C
	Fw 190 [*]	Worms	P-51B WD-C
29.05.44	Me 410	Falkenburg	P-51B WD-C
02.07.44	Bf 109	Budapest	P-51B

[*] Demi-victoire partagée.

« Freddie » Glover

« Freddie » Glover devant son dernier Mustang (P-51D-20-NA, 44-64153). Les marques de victoires seront modifiées ultérieurement.

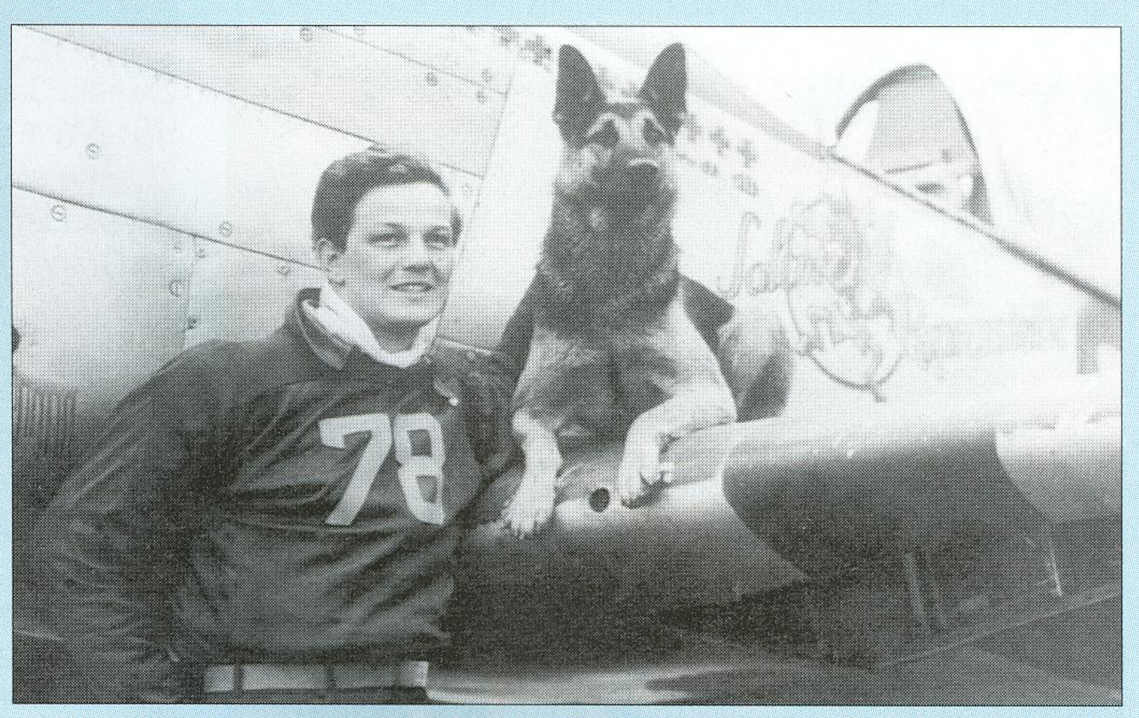
Fred Wedell Glover a vu le jour en décembre 1915 à Asheville (Caroline du Nord). Attiré par l'action, il part en Grande-Bretagne en 1941 et s'engage dans la RAF. Devenu *Flying Officer*, il est transféré en mai 1943, à l'USAAF où il sert comme convoyeur avant d'être affecté au 336th FS du 4th FG en février 1944. Il est promu sous-lieutenant en avril et lieutenant en juin.
Abattu le 30 avril au-dessus de Valence (Drôme), il est recueilli par des résistants qui l'aident à s'évader. Il retrouve son unité un mois plus tard.
Il prend le commandement de son *Squadron* en août et reçoit ses galons de *Captain* le mois suivant, puis ceux de *Major* en décembre.
Le 2 novembre 1944, il ajoute à son palmarès un oiseau rare : un Me 163. Extrait du compte rendu officiel du 65th *Fighter Wing* :
« *Le 4th* Fighter Group *a rencontré une quinzaine de Me 163 au cours de la mission du jour (Merseburg) en protégeant le flanc est de l'objectif. Les avions ennemis ont attaqué individuellement en chandelle à 45/60°, laissant derrière eux une traînée de fumée noire et blanche. La traînée s'est arrêtée à l'altitude des bombardiers.*
« *Un Me 163 a grimpé à travers la* flak *jusqu'à la formation de bombardiers au-dessus de l'objectif, a coupé son moteur, a fait demi-tour et s'est dirigé vers l'est. Le* Captain *Fred N.* [sic] *Glover du 336th* Squadron *s'est glissé derrière l'avion ennemi sans avoir été aperçu au moment où il virait et a tiré une rafale de deux secondes à environ 400 mètres, touchant le Me 163 du premier coup. Le ventre de l'appareil a explosé et des flammes ont enveloppé le fuselage. L'avion ennemi est tombé comme une feuille morte et à 2 400 mètres, le pilote a sauté.* »
Le pilote allemand est le *Leutnant* Günther Andres de la 2./JG 400, qui a cru avoir été touché par un mitrailleur de B-17.
Après la guerre, Freddie Glover reste dans l'armée qu'il quitte en 1949. Il est tué dans un accident d'avion le 7 juillet 1956.
Il a reçu la *Silver Star*, trois DFC ainsi que quelques autres médailles.
Son palmarès s'établit à 10,3 victoires aériennes confirmées, 1 probable et 12,5 victoires au sol.

Le palmarès de Fred W. Glover

16.03.44	Bf 110	Münich	P-51B VF-C
	Bf 110	Münich	P-51B VF-C
29.03.44	Fw 190	Brunswick	P-51B VF-C
	He 111 [*]	Brunswick	P-51B VF-C
08.04.44	Fw 190	Ulzen	P-51B
05.08.44	Bf 109	Gardelegen	P-51C
02.11.44	Me 163	Leipzig	P-51D
21.11.44	Bf 109	Merseburg	P-51D VF-B
	Bf 109	Merseburg	P-51D VF-B
	Bf 109	Merseburg	P-51D VF-B
25.12.44	Fw 190 long-nez	Coblence	P-51D VF-B

[*] Un tiers de victoire partagée.

« Kid » Hofer



« Kid » Hofer et Duke, la mascotte du 334th FS. « Kid » portait son maillot fétiche à chacune de ses missions.

Bâti comme un *quaterback*, portant son éternel maillot de football orange et bleu frappé du numéro 78, « Kid » Hofer l'allure d'un jeune premier. D'ailleurs, Coca-Cola lui avait demandé de poser pour une affiche publicitaire. Il avait tout pour réussir, sauf, peut-être, un peu de chance.
Né Ralph Halbrook en juin 1922 à Salem (Missouri), il change de nom après le décès de son père et le remariage de sa mère. Début 1941, il s'engage dans la RCAF un peu par hasard et en trichant sur sa date de naissance. Pour l'état-civil canadien, il est indispensable qu'il ait un second prénom : il ajoute « K. » comme « Kid » (le gosse), surnom qui lui colle à la peau.
Il arrive en Grande-Bretagne en octobre 1942, mais doit encore patienter en OTU avant d'être enfin affecté au N° 286 *Squadron* qui, à sa grande déception, est une unité de coopération terrestre dont la mission la plus enthousiasmante est de remorquer des cibles sur lesquelles s'entraînent les servants de DCA.
En juin 1943, il est transféré à l'USAAF avec le grade de *Flight Officer*. Il apprend à piloter un P-47 et l'un de ses instructeurs n'est autre que « Screwball » Beurling, qui lui enseigne quelques tours à sa manière. Trois mois plus tard, il rejoint le 334th FS. Il obtient sa première victoire... lors de sa première mission. Quatre mois plus tard, il devient as.
Lors de la mission-navette du 21 juin 1944, il décide d'aller voir par lui-même ce qui se passe plus près du sol. Il s'égare et doit se poser à Kiev, où les Soviétiques le retiennent quatre jours. Il ne peut rejoindre directement son groupe qui est déjà reparti de Piryatin pour Lesina (Italie). Il l'y retrouve le 1er juillet après un périple qui l'a conduit jusqu'à Malte !
Sous-lieutenant à partir d'avril 1944, puis lieutenant, il est abattu et tué au cours d'un combat aérien commencé au-dessus de Budapest, le 2 juillet 1944. Les restes de son avion et son corps seront retrouvés à plusieurs centaines de kilomètres de là, près de Mostar (Yougoslavie). Certains historiens pensent qu'il a pu tomber victime de l'as allemand Erich Hartmann.
Son palmarès fait état de 15 victoires aériennes et 14 au sol.

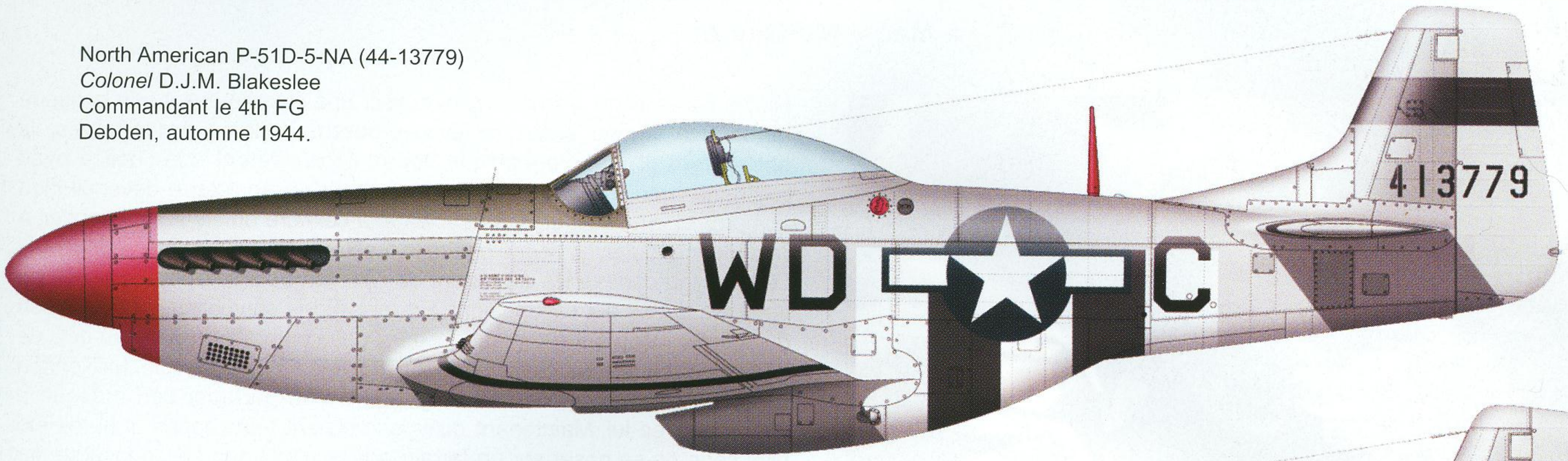
Le palmarès de Ralph K. Hofer

08.11.43	Bf 109	Zuidersee	P-47 QP-M
06.02.44	Bf 109	Paris	P-47 QP-M
16.03.44	Bf 110	Münich	P-51 QP-L
18.03.44	Bf 109	Mannheim	P-51 QP-J
	Bf 109	Mannheim	P-51 QP-J
23.03.44	Fw 190	Hamm	P-51 QP-L
01.04.44	Bf 109	Lac Constance	P-51 QP-L
08.04.44	Bf 109	Celle	P-51 QP-E
11.04.44	Bf 110	Stettin	P-51 QP-A
01.05.44	Bf 109	Cologne	P-51 QP-S
12.05.44	Bf 109 [*]	Coburg	P-51 QP-W
21.05.44	Bü 131 [*]	Buch (?)	P-51 QP-H
22.05.44	Bf 109	Hambourg	P-51 QP-L
24.05.44	Fw 190	Hambourg	P-51 QP-L
	Fw 190	Hambourg	P-51 QP-L
28.05.44	Bf 109	Magdebourg	P-51 QP-L

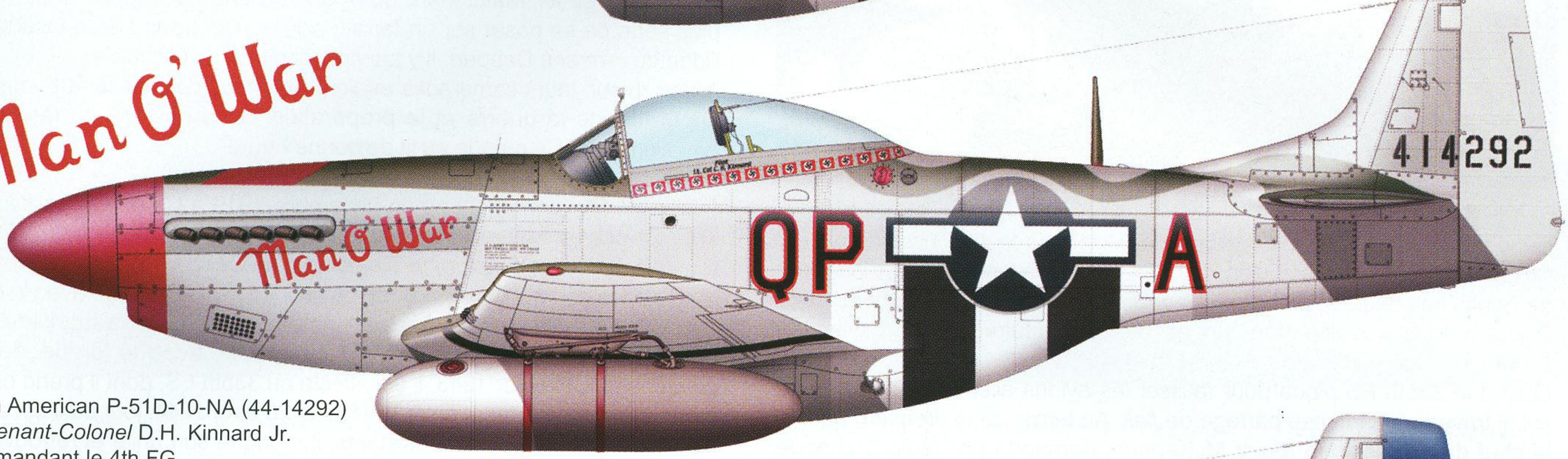
[*] Une demi-victoire partagée.

Le 4th *Fighter Group*

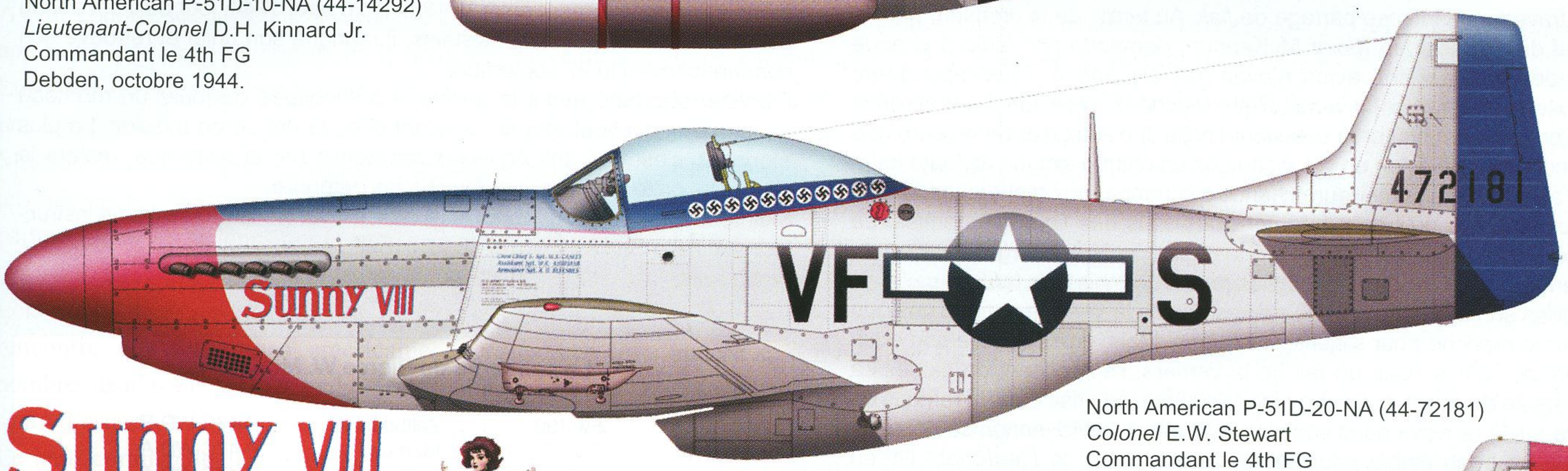
North American P-51D-5-NA (44-13779)
Colonel D.J.M. Blakeslee
Commandant le 4th FG
Debden, automne 1944.



Man O' War

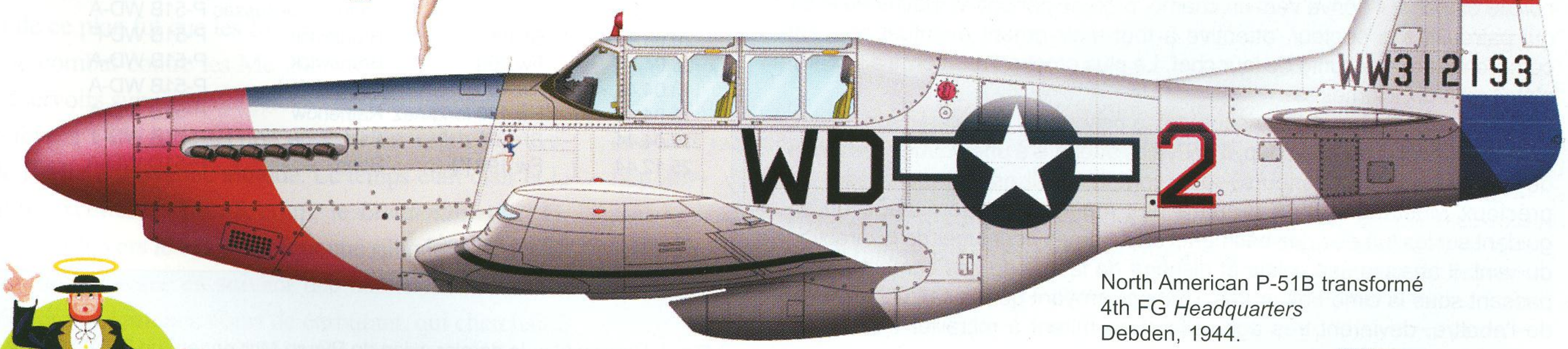


North American P-51D-10-NA (44-14292)
Lieutenant-Colonel D.H. Kinnard Jr.
Commandant le 4th FG
Debden, octobre 1944.



Sunny VIII

North American P-51D-20-NA (44-72181)
Colonel E.W. Stewart
Commandant le 4th FG
Debden, avril 1945.



North American P-51B transformé
4th FG *Headquarters*
Debden, 1944.

North American P-51B-5 (43-6698)
Major H.D. Hively
334th FS, 4th FG
Debden, juin 1944.

© P-A. Tilley - 2004

« Mac » McKennon

L'une des missions les plus excitantes réalisée par le 4th FG se déroula le 18 mars 1945. Il s'agissait d'un raid contre l'aérodrome de Prenzlau, près de Berlin. Les deux personnages centraux de cette histoire furent le *Major* Pierce « Mac » McKennon, un as aux 11 victoires, et son ailier, le *Lieutenant* George Green.

Quand le 335th FS piqua pour ratisser les avions allemands parqués au sol, il traversa un intense barrage de *flak*. Au terme de la première passe, le chef du dispositif, le *Major* McKennon, demanda par radio à chaque pilote de vérifier si son avion n'avait pas été atteint. Tous répondirent « OK »... sauf le *Major* ! Il venait d'être touché de plein fouet par un obus qui fit brutalement chuter la pression d'huile. Il n'avait d'autre recours que d'abandonner son avion en vol. Il chercha un champ éloigné de toute habitation afin d'avoir une meilleure chance d'échapper aux recherches. C'était la deuxième fois qu'il devait sauter au-dessus des lignes ennemies. La première fois, le 28 août 1944 dans la région de Strasbourg, il avait eu de la chance et avait regagné ses lignes près d'un mois plus tard.

Il stabilisa son avion vers 1 200 mètres, éjecta la verrière et tira d'un coup sec sur le manche pour s'éjecter lui-même. Mais, une pièce de son équipement se coinça dans un rail de la verrière, l'empêchant de sauter. La partie haute du corps, qui se trouvait à l'air libre, fut prise dans le remous de l'hélice qui le renvoya dans son siège. Tandis que McKennon se débattait comme un beau diable pour se libérer, son ailier, le *Lieutenant* Green surveillait les environs pour empêcher tout intrus d'approcher. Finalement, il parvint à se dégager de l'avion qui partait en vrille et, suspendu à sa corolle blanche, il dériva vers un champ, protégé par une vingtaine de P-51 qui patrouillait le secteur, attentive à tout mouvement éventuel pouvant compromettre la sécurité de leur chef. Le plus proche aérodrome allemand n'était qu'à dix kilomètres.

Green décida de prendre le risque de se poser pour récupérer son leader. Il savait que s'il ratait son coup, il pouvait s'attendre à une chaude réception de la part de ses supérieurs, sans compter qu'il risquait de casser un précieux Mustang. Il n'en prépara pas moins son atterrissage en se guidant sur les fumées des bâtiments en flammes pour juger de la direction du vent. Il abaissa ses volets et disparut de la vue de ses camarades en passant sous la cime des arbres. Ceux-ci, croyant que la *flak* venait aussi de l'abattre, devinrent très agressifs et se mirent à mitrailler tout ce qui bougeait.

Green posa les roues à une vitesse beaucoup plus élevée qu'il ne l'avait souhaité en raison de la présence des réservoirs supplémentaires. Une fois au sol, il se débarrassa de ses réservoirs, sachant qu'il devrait décoller court et avec le poids supplémentaire de McKennon. Celui-ci courut vers son sauveur, alors que Green, debout dans son cockpit, jetait par-dessus bord tout son encombrant équipement. Il balança aussi son parachute et son canot pneumatique. Il comprit alors qu'il ne serait plus question de sauter ni d'amerrir dans la Manche. Mais, ce n'était pas son intention non plus.

Le *Major* s'installa le premier et Green s'assit sur ses genoux pour manier le manche et la manette des gaz. La verrière, une fois refermée, ne laissait qu'un ou deux centimètres de garde. Et maintenant, il fallait repartir. Green s'arc-bouta sur les freins et lança les gaz à fond. Quand le manomètre indiqua 150 cm de mercure (au-delà de la valeur maximale tolérée), il lâcha les freins. L'avion vibra et s'élança comme un obus, plaquant les deux pilotes sur le siège. Il leur sembla passer une éternité avant que la queue ne se lève. Quand le nez se leva au-dessus de la ligne des arbres, ils entendirent un choc métallique sourd. Ils pensèrent que l'hélice avait touché la cime d'un arbre et que leur retour en Angleterre devenait bien compromis. En fait, c'était la boucle de la ceinture du siège, qui pendait à l'extérieur et qui avait cogné contre le fuselage.

Le Mustang commença à prendre de l'altitude pour rejoindre le cercle de ses camarades qui l'attendaient. En raison des conditions météo, Green dut monter jusqu'à 5 400 mètres, ce qui posa un problème, car au-delà de 3 000 mètres, le masque à oxygène devenait indispensable. McKennon perdit connaissance, ce qui obligea Green à partager son masque à oxygène avec lui. Maintenant qu'ils survolaient leurs lignes, il aurait été plus sage de se poser sur un terrain allié, mais Green s'était focalisé sur l'idée de rentrer à Debden. Il y parvint sans trop de difficultés.

À leur retour, leurs camarades avaient l'intention de faire la fête, mais les impératifs de la guerre et la préparation de la mission du lendemain envoyèrent tout le monde au lit de bonne heure.

Pierce W. McKennon est né en novembre 1919 à Clarksville (Arkansas). Très tôt passionné par l'aviation, il s'engage dans la réserve, mais il est renvoyé de l'école de pilotage. Il part alors au Canada, où il est breveté par la RCAF en décembre 1941. Il gagne ensuite l'Angleterre et, avec le grade de *Sergeant*, effectue un certain nombre de patrouilles maritimes. Fin novembre 1942, il est transféré à l'USAAF avec le grade de *2nd Lieutenant*. En février 1943, il est affecté au 335th FS, dont il prend brièvement le commandement entre le 18 et le 28 août 1944, jour où il est abattu par la *flak*. Caché par des résistants, il regagne son unité et retrouve son commandement le 22 septembre.

Pianiste renommé avant la guerre, il a l'habitude de jouer un morceau « pour ceux qui vont mourir... » avant chaque départ en mission. Le plus étonnant, c'est que ses équipiers ont admis par la suite que, malgré la dédicace, cette pratique contribuait à les détendre.

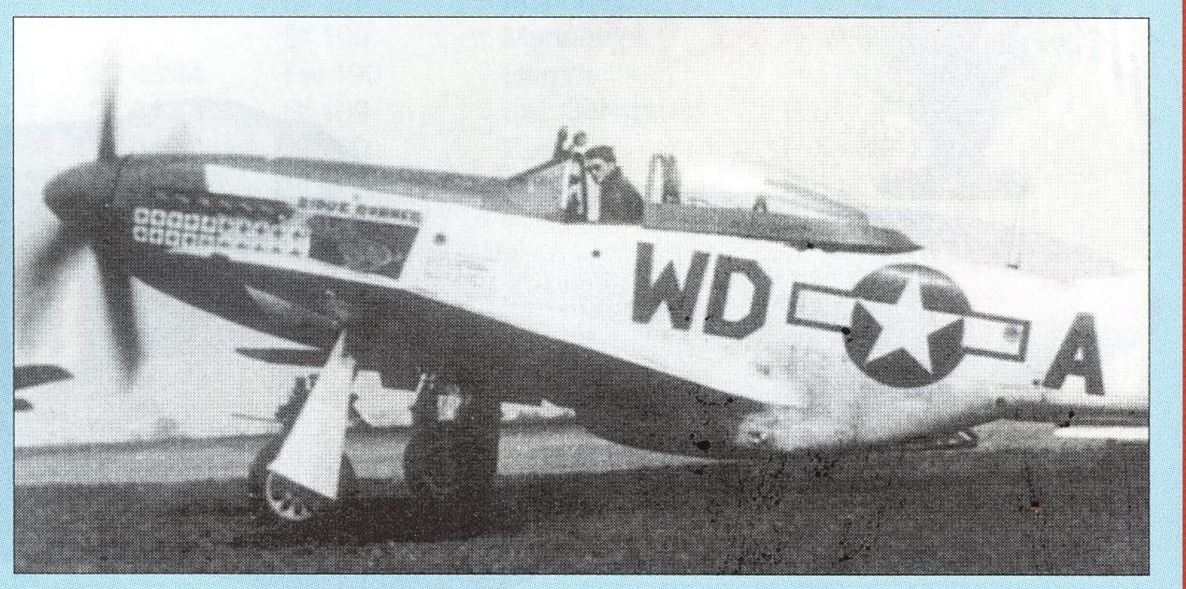
Maintenu dans l'USAAF après la guerre, il trouvera la mort comme instructeur sur T-6 à San Antonio, le 18 juin 1947.

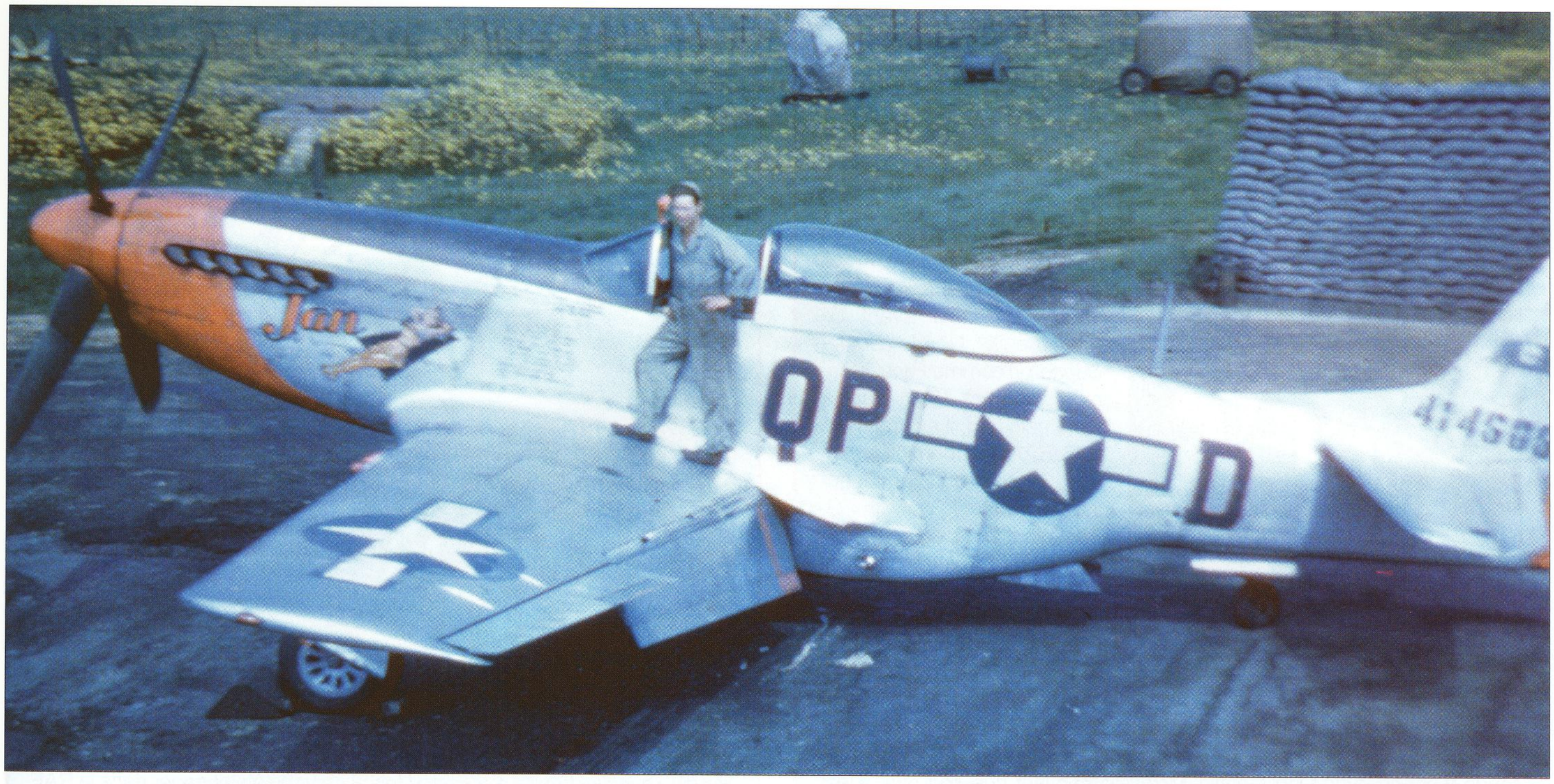
Le palmarès de Pierce W. McKennon

30.07.43	Fw 190	Zaltboemel	P-47C WD-R
20.02.44	Fw 190	Marburg	P-47C WD-A
22.02.44	Bf 109 [*]	Ooltgensplant	P-47C WD-A
25.02.44	Fw 190	Luxembourg	P-47C WD-A
06.03.44	Bf 109	Berlin	P-51B WD-A
21.03.44	Fw 190	Landes-de-Bussac	P-51B WD-A
29.03.44	Bf 109	Brunswick	P-51B WD-F
08.04.44	Fw 190	Brunswick	P-51B WD-A
13.04.44	Fw 190	Schweinfurt	P-51B WD-A
18.04.44	Fw 190 long-nez	Rathenow	P-51B WD-A
19.04.44	Bf 109	Eschwege	P-51B WD-J
25.12.44	Fw 190 [*]	Bonn	P-51D WD-A

[*] Une demi-victoire partagée.

« Ridge Runner III », le dernier avion de Pierce McKennon, un P-51D-20-NA (44-72308). Comme la plupart de ses avions, il porte le code WD-A.





Ce P-51D-10-NA (44-14606) était celui du *Lieutenant* Robert A. Dickmeyer du 334th FS. (Collection de l'auteur)

À cette époque, le chasseur à réaction Me 262 commençait à apparaître en nombre; il constituait la dernière chance de la Luftwaffe d'arrêter les bombardiers. En fait, il n'y en avait pas tant que cela, mais comme des dizaines de pilotes de Mustang de divers groupes relataient leur rencontre avec les jets allemands, on avait un peu l'impression qu'ils étaient partout à la fois. Quelques-uns avaient même été abattus par des Mustang.

Lors des premières sorties, une poignée de jets venait à la rencontre des formations américaines. Écrasés par le nombre, ils n'avaient qu'un seul objectif : obliger les chasseurs d'escorte à larguer leurs réservoirs supplémentaires. Le haut commandement allemand n'attendait pas d'eux autre chose que de contraindre les bombardiers américains à se présenter seuls au-dessus de leurs objectifs. Le seul défaut de ce plan fut que les Mustang furent capables d'engager le combat contre les Me 262 sans se débarrasser de leurs réservoirs supplémentaires.

Le 25 février 1945, une section de P-51 du 334th FS revenait de Berlin à moyenne altitude. Le temps était clair et la visibilité excellente. Tout à coup, le *Lieutenant* Carl G. Payne regarda vers le bas et aperçut une silhouette se déplaçant à grande vitesse en suivant une autoroute. C'était un Me 262, probablement à court de carburant, qui cherchait à passer inaperçu en volant très bas. Avertissant le reste de la section, le pilote bascula son P-51 et aligna le Me 262 dans son collimateur. Une longue rafale l'atteignit au réacteur gauche. Il n'y eut ni feu ni fumée, mais la vitesse du jet chuta brutalement. Il était maintenant à la portée des Mustang et deux autres s'alignèrent pour une passe. La capacité du Me 262 à grimper à pleine vitesse était bien connue et deux Mustang demeurèrent en altitude au cas où le pilote allemand déciderait de partir en chandelle. La deuxième passe frustra Payne, car ses obus manquèrent nettement leur cible. Le pilote allemand continuait à voler au-dessus de l'autoroute à la hauteur des arbres. L'erreur de visée provenait peut-être du fait que les yeux de Payne avaient été attirés par le sol. L'Allemand épousait avec soin les courbes du tracé de l'autoroute, tandis que l'Américain le poursuivait quelques dizaines de mètres derrière. Une nouvelle rafale, bien ajustée, toucha le fuselage faisant légèrement vaciller le jet. Quelques secondes plus tard, il explosa dans une gerbe de flammes. Malheureusement pour lui, le pilote n'avait pas eu le temps d'évacuer l'appareil.

Même si les palmarès eurent tendance à stagner au cours des deux derniers mois pleins de la guerre, il y eut néanmoins quelques occasions où un groupe de chasse se trouva au bon endroit au bon moment. Le 78th FG eut certainement cette chance, car il fut le groupe de chasse à avoir revendiqué le plus grand nombre de Me 262. Rien qu'au cours du mois de mars 1945, il en envoya treize au tapis. On peut juger de son efficacité en précisant que les groupes d'escorte de la 8th AF n'abattirent que 43 jets au cours de la guerre.

Hauts faits et exploits

Les exploits des pilotes du 4th FG sont trop nombreux pour être tous racontés ici. L'un des actes les plus héroïques eut lieu lors d'une mission d'escorte de B-17 du 306th *Bombardment Group*. On en connaît les détails, car ils furent rapportés par un mitrailleur de sabord qui survécut au drame. Les bombardiers devaient visiter des usines dans le

« Jerry », le P-51B-15-NA du *Lieutenant* Thomas Fraser (334th FS), perdu au-dessus de la France le 6 juin 1944. Le pilote sera fait prisonnier. (Collection T. Ivie)

Le 4th *Fighter Group*

« Bee » Beeson

Duane Willard Beeson est né en juillet 1921 à Boise (Idaho). Il passe au Canada pour s'engager dans la RCAF en juin 1941 et reçoit ses ailes au mois de février suivant. Arrivé en Grande-Bretagne, il est affecté en OTU avant de rejoindre le N° 71 (*Eagle*) *Squadron* comme *Pilot Officer* en septembre 1942. Quinze jours plus tard, il est transféré à l'USAAF et constitue l'un des pilotes du contingent initial du 334th FS du 4th FG. Il est alors *2nd Lieutenant*.
Promu *1st Lieutenant* en avril 1943, il remporte sa première victoire le 18 mai. Contrairement à ses camarades, il apprécie le P-47. Il sera le grand as du 4th FG sur cette machine, ne remportant pas moins de douze victoires avec.
Lorsque la course au record de Rickenbacker est lancée, « Bee » est au coude-à-coude avec Don Gentile. Moins flamboyant que son rival, il est cependant plus constant dans ses résultats.
Captain en février 1944, il prend le commandement du 334th FS en mars. Avec un total de 17 victoires en combat et 4,75 au sol, au matin du 5 avril 1944 Duane Beeson talonne son ami Gentile. Malheureusement pour lui, son palmarès s'arrêtera là. Il raconte lui-même comment :

« *Notre section attaquait des aérodromes autour de Berlin. Nous avions laissé derrière nous de nombreuses carcasses fumantes de Ju 88 sur un terrain quand un autre s'est présenté devant nous. Alors, j'ai décidé de l'attaquer aussi. Il y avait cinq Ju 88 parqués aile dans aile le long de la piste et j'ai ouvert le feu sur eux. Le premier a pris feu et les autres ont été touchés, alors je me suis tourné vers un gros cul de Me 323. Juste après avoir ouvert le feu et noté quelques coups au but, des traçantes sont passées près de mon cockpit et mon Mustang a été touché. Laissant l'aérodrome derrière moi, je suis monté à 300 mètres et j'ai essayé de remettre le moteur en marche, mais sans succès, alors j'ai décidé de sauter. Perdant de l'altitude, j'étais à 120 mètres quand j'ai poussé le manche en avant et me suis propulsé hors du taxi. Le parachute s'est ouvert juste à temps pour éviter une barrière et déposer ma carcasse dans un champ encerclé par de nombreux représentants de la "race supérieure", y compris une* Fraulein *blonde sur une bicyclette*. »

Duane Beeson passe le reste de la guerre dans un *Oflag*, ce qui n'empêchera pas sa promotion au grade de *Major* entre-temps. Rentré aux États-Unis, il reste dans l'armée et devient *Lieutenant-Colonel*. Il décède d'une tumeur au cerveau en février 1947.

Le palmarès de Duane W. Beeson

18.05.43	Bf 109	Ostende	P-47C QP-I
26.06.43	Bf 109G	Dieppe	P-47D QP-B
28.07.43	Bf 109	Rotterdam	P-47D QP-B
02.10.43	Fw 190	Wilhelmshaven	P-47D QP-B
08.10.43	Bf 109	Zwolle	P-47D QP-B
	Bf 109	Zwolle	P-47D QP-B
14.01.44	Fw 190	Soissons	P-47D QP-B
29.01.44	Bf 109	Aix-la-Chapelle	P-47D QP-B
	Fw 190	Aix-la-Chapelle	P-47D QP-B
31.01.44	Bf 109	Gilze-Rijen	P-47D QP-B
20.02.44	Fw 190	Aix-la-Chapelle	P-47D QP-B
25.02.44	Fw 190	Beckingen	P-47D QP-B
05.03.44	Bf 109	Bordeaux	P-51B QP-B
18.03.44	Bf 109	Mannheim	P-51B QP-B
23.03.44	Bf 109	Munster	P-51B QP-B
	Bf 109	Munster	P-51B QP-B
01.04.44	Bf 109	Lac Constance	P-51B QP-B
05.04.44	Ju 88 (*)	Plaue	P-51B QP-B

(*) Un tiers de victoire partagée.

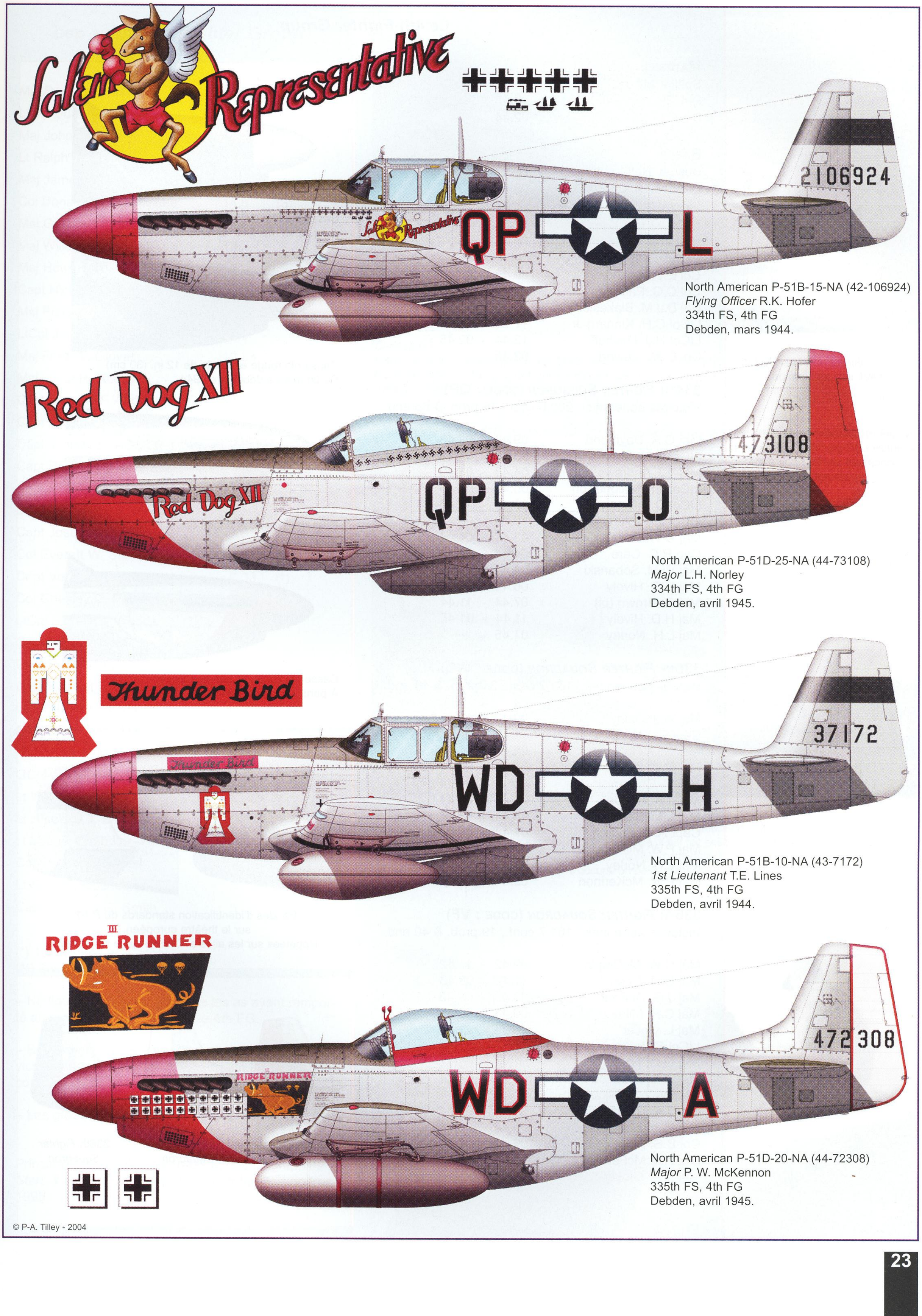
« Johnny » Godfrey

Citoyen américain, John Trevor Godfrey est né à Montréal en mars 1922. Revenu avec sa famille aux États-Unis, il cherche à s'engager dans la RAF lorsque la guerre éclate en Europe. Selon la loi américaine, il s'agit d'une violation de l'acte de neutralité passible de prison. Dénoncé par sa mère qui ne veut pas qu'il aille se battre, il est arrêté trois fois par le FBI avant de parvenir à gagner le Canada. Il est breveté au sein de la RCAF en octobre 1942 et gagne une OTU en Angleterre avec le grade de *Pilot Officer* fin décembre.
Il est transféré à l'USAAF et rejoint le 336th FS fin septembre 1943. Il est « adopté » comme ailier par Don Gentile après un combat mémorable le 8 mars 1944 au cours duquel les deux hommes se partagent six victoires. Le 21 mars, le P-51 de « Johnny » est fortement endommagé par un obus de 40 mm et il ne doit la vie qu'à la plaque de blindge de son siège.
Promu *Captain*, il quitte l'Europe en même temps que Gentile (voir biographie plus bas), mais pas pour les mêmes raisons ! Il revient au 336th FS fin juillet 1944, pour ajouter les deux dernières victoires à son palmarès.
Le 24 août, lors d'une attaque contre l'aérodrome de Nordhausen au cours de laquelle il détruit quatre Ju 52 au sol, il est descendu par... son ailier et doit effectuer un atterrissage sur le ventre. Il passe le reste de la guerre dans un camp de prisonniers.
Il est démobilisé en 1946 et entame une carrière politique qui culmine avec le poste de sénateur de l'état de Rhode Island en 1952. « Johnny » Godfrey décède en juin 1958 des suites d'une sclérose en plaques.
Il avait baptisé un P-47 et un P-51 « Reggie's Reply » en mémoire de son frère Reginald tué lors du torpillage de son navire par un *U-Boot* en octobre 1941.

Le palmarès de John T. Godfrey

01.12.43	Bf 109	Ruhr	P-47D
22.12.43	Bf 109 (*)	Enschede	P-47D
	Bf 109	Munster	P-47D
06.03.44	Bf 109	Hannovre	P-51B
08.03.44	Bf 109	Berlin	P-51B
	Bf 109	Berlin	P-51B
	Bf 109 (*)	Berlin	P-51B
16.03.44	Bf 110	Kaufburen	P-51B
23.03.44	Bf 109	Munster	P-51B
29.03.44	Fw 190	Brunswick	P-51B
	He 111 (**)	Brunswick	P-51B
22.04.44	Bf 109	Cassel	P-51B
	Bf 109	Cassel	P-51B
	Bf 109	Cassel	P-51B
24.04.44	Fw 190	Ludwigshafen	P-51B
01.05.44	Bf 109	Sarrebrück	P-51B
05.08.44	Bf 109	Osnabrück	P-51D
06.08.44	Me 410	Berlin	P-51C

(*) Une demi-victoire partagée.
(**) Un tiers de victoire partagée.



North American P-51B-15-NA (42-106924)
Flying Officer R.K. Hofer
334th FS, 4th FG
Debden, mars 1944.

North American P-51D-25-NA (44-73108)
Major L.H. Norley
334th FS, 4th FG
Debden, avril 1945.

North American P-51B-10-NA (43-7172)
1st Lieutenant T.E. Lines
335th FS, 4th FG
Debden, avril 1944.

North American P-51D-20-NA (44-72308)
Major P. W. McKennon
335th FS, 4th FG
Debden, avril 1945.

© P-A. Tilley - 2004

Le 4th *Fighter Group*

Le 4th *Fighter Group*

MATÉRIEL

Spitfire Mk. IX	09.42
P-47D	03.43
P-51	02.44

BASES

Bushey Hall	09.42
Debden	09.42

ÉTAT-MAJOR

Victoires aériennes : 25,5 conf., 1 prob. & 5 end.

Col E.W. Anderson	09.42 - 08.43
Col C.G. Paterson	08.43 - 01.44
Col D.J.M. Blakeslee	01.44 - 11.44
LtCol C.H. Kinnard Jr	11.44 - 12.44
LtCol H.J. Dayhuff	12.44 - 02.45
Col E.W. Stewart	02.45 -

334TH *FIGHTER SQUADRON* (CODE : QP)

Victoires aériennes : 200,6 conf., 16 prob. & 65 end.

Maj G.A. Daymond	09.42 - 03.43
LtCol O.H. Coen	03.43 - 04.43
Maj T.J. Andrews (pi)	04.43 - 05.43
LtCol J.F. Malone (pi)	05.43 - 08.43
LtCol O.H. Coen	08.43 - 10.43
LtCol J.A. Clark	10.43 - 03.44
Maj D.W. Beeson	03.44 - 04.44 (P)
Cap R.C. Care	04.44 - 04.44 (P)
Maj W.M. Sobanski	04.44 - 06.44 (†)
Maj H.D. Hively	06.44 - 07.44
Maj G. Brown (pi)	07.44 - 11.44
Maj H.D. Hively	11.44 - 01.45
Maj L.H. Norley	01.45 -

335TH *FIGHTER SQUADRON* (CODE : WD)

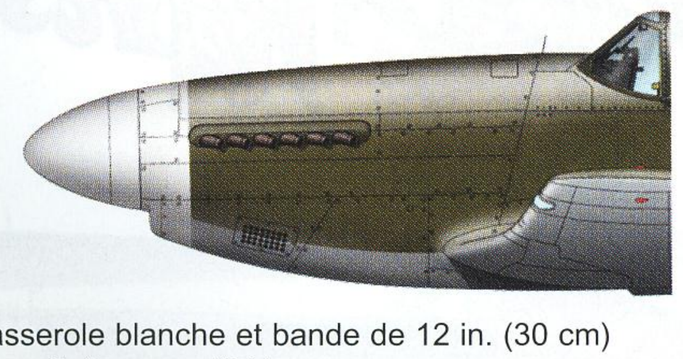
Victoires aériennes : 162,2 conf., 24 prob. & 48 end.

Maj W.J. Daley	09.42 - 11.42
Capt D.J.M. Blakeslee	11.42 - 05.43
Maj G.O. Halsey	05.43 - 08.43
Maj R.W. Evans	08.43 - 02.44
Maj G. Carpenter	02.44 - 04.44 (P)
Maj J.A. Happel	04.44 - 06.44
Maj L.M. Blanding	06.44 - 07.44
Capt R.C. Church	07.44 - 08.44
Maj P.W. McKennon	08.44 - 08.44
Maj L.H. Norley	08.44 - 09.44
Maj P.W. McKennon	09.44 -

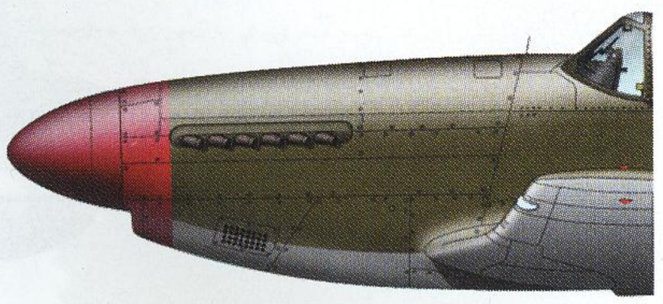
336TH *FIGHTER SQUADRON* (CODE : VF)

Victoires aériennes : 161,7 conf., 19 prob. & 40 end.

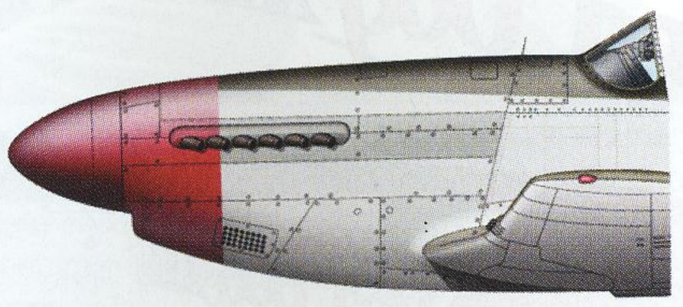
Maj C.W. McColpin	09.42 - 11.42
Maj O.H. Coen	11.42 - 03.43
Maj J.G. DuFour	03.43 - 09.43
Maj C.H. Miley	09.43 - 10.43
Maj L. Gover	10.43 - 11.43
LtCol S.R. Edner	11.43 - 01.44
Maj G.O. Halsey	01.44 - 03.44
Maj J.A. Goodson	03.44 - 04.44
Capt W.W. Millikan (pi)	04.44 - 05.44 (P)
Maj J.A. Goodson	05.44 - 06.44 (P)
Maj W.V. Edwards	06.44 - 06.44
Col B.S. Kelsey (pi)	06.44 - 07.44
Maj J.D. McFarlane	07.44 - 08.44
Maj F.W. Glover	08.44 -



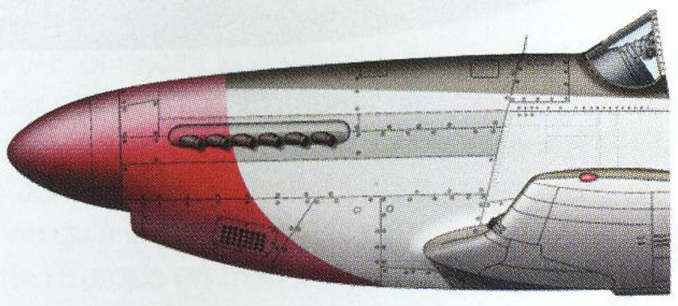
Casserole blanche et bande de 12 in. (30 cm)
Jusqu'à fin mars 1944.



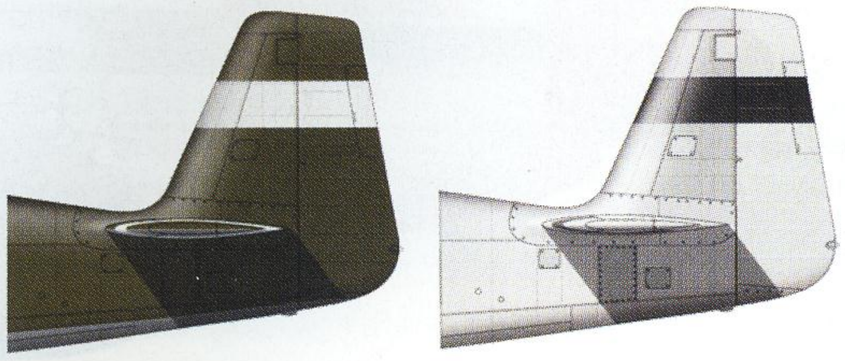
Casserole rouge et bande de 12 in. (30 cm)
De fin mars à décembre 1944.



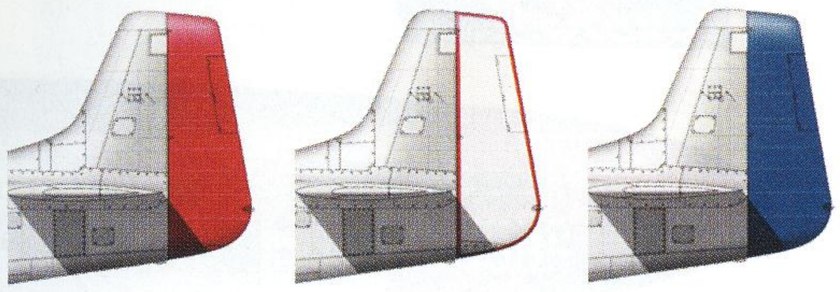
Casserole rouge et bande de 24 in. (60 cm)
Décembre 1944.



Casserole rouge et bande oblique
À partir de janvier 1945.



Bandes d'identification standards du P-51
sur le théâtre européen.
Répétées sur les ailes et l'empennage horizontal.



334th *Fighter Squadron*

335th *Fighter Squadron*

336th *Fighter Squadron*

Le 4th *Fighter Group*

Les as du 4th *Fighter Group*

Maj Don S. Gentile	21,83	(2)
LtCol Duane W. Beeson	17,33	
Maj John T. Godfrey	16,33	
Lt Ralph K. Hofer	15	
Maj James A. Goodson	15	
Col Donald J.M. Blakeslee	14,5	(3)
Maj George Carpenter	13,83	
Maj Willard W. Millikan	13	
Maj Howard D. Hively	12	
Capt Nicholas Megura	11,83	
Maj Pierce W. McKennon	11	
LtCol James A. Clark Jr	10,5	
Maj Fred W. Glover	10,33	
Maj Louis H. Norley	10,33	
Capt Charles F. Anderson	10	
Capt Ted E. Lines	10	
Capt Joseph H. Bennett	8,5	
Capt Bernard L. McGrattan	8,5	
Capt Albert L. Schlegel	8,5	
LtCol Claiborne H. Kinnard	8	
Capt Joseph L. Lang	7,83	
Col Everett W. Stewart	7,83	(0,83)
Capt Vermont Garrison	7,33	(*)
Col Chesley G. Peterson	7	(6)
LtCol Sidney S. Woods	7	(2)
Capt Paul S. Riley	6,5	
Capt Raymond C. Care	6	
Capt Kendall E. Carlson	6	
LtCol Roy W. Evans	6	
Capt David W. Howe	6	
Maj Henry L. Mills	6	
LtCol Jack Oberhansly Jr	6	
Lt William E. Whalen	6	
Lt Hipolitus T. Biel	5,33	
Lt Van E. Chandler	5	(**)
Capt Frank C. Jones	5	
Lt Spiros Pissanos	5	
Capt Kenneth G. Smith	5	

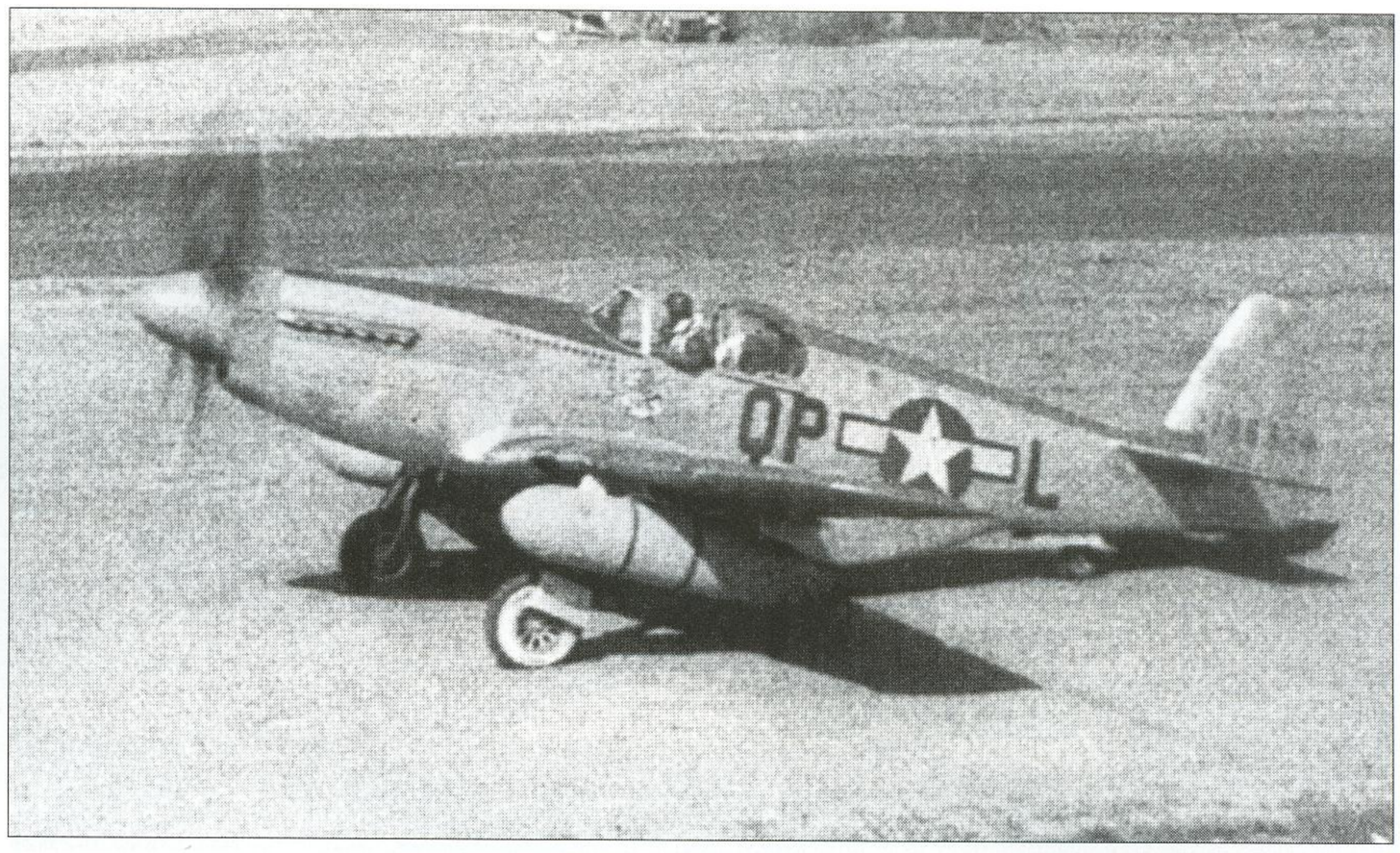
(*) 10 victoires en Corée.
(**) 3 victoires en Corée

– Ne figurent sur le tableau que les as ayant remporté au moins une victoire avec le 4th FG.

– Sont mentionnées entre parenthèses le nombre de victoires remportées en dehors du 4th FG. Elles sont comptabilisées dans le total.

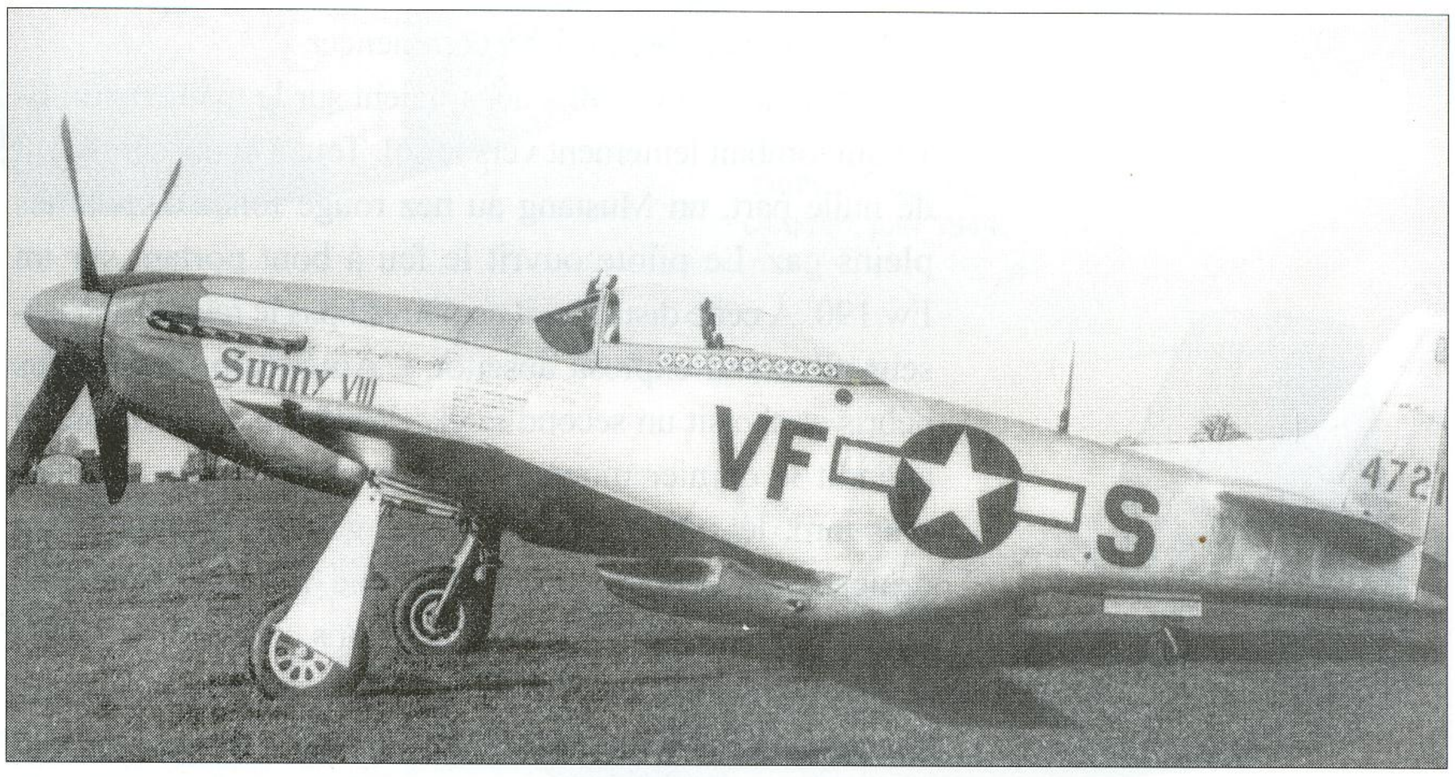
– Les grades sont ceux au 08.05.1945.

Principale source des palmarès et des biographies : *Stars & Bars* – Frank Olynyk – Grub Street, Londres, 1995.



Ci-dessus :
cette photo granuleuse parce que tirée d'un film montre le P-51B-15-NA (42-106924) baptisé « SALEM REPRESENTATIVE » du *1st Lieutenant* « Kid » Hofer au décollage de Debden au mois de mai 1944.
(Leo Schmidt, via Tom Ivie)

Ci-dessous :
« SUNNY VIII », le P-51D-20-NA (44-72181) du *Colonel* Everett W. Stewart, commandant le 4th *Fighter Group* dans les dernières semaines de la guerre. Le palmarès exact de « Stew » est de 7,83 victoires confirmées, 1 probable, 4 endommagés au combat et 1,5 au sol. Figurent à son tableau de chasse un He 177, un Ju 188, deux avions d'entraînement à train fixe, ainsi qu'un Me 262 endommagé.
(Bill Hess)



Ci-dessous :
Willard W. Millikan fait partie des as peu connus de la 8th *Air Force*. Son palmarès fait état de 13 victoires confirmées, toutes contre des monomoteurs de chasse. Il est fait prisonnier le 30 mai 1944 à la suite d'une collision en vol avec son ailier au-dessus de Wittenburg. À cette date, il commande le 336th *Fighter Squadron* par interim. Il décède en 1978 alors qu'il occupe un poste d'assistant auprès de l'*Air National Guard* avec le grade de *Major General*.
(Garry Fry)

Le 4th *Fighter Group*

Le *Crew Chief* Donald Allen réalisa la plupart des superbes décorations des P-51 du 334th FS. Il contemple l'une de ses œuvres, « BLONDIE », peinte sur le P-51D-25-NA (QP-U, 47-3304) du *Lieutenant* Marvin Arthur. (Collection de l'auteur)

périmètre Brunswick-Hannovre. Peu avant d'arriver sur l'objectif, ils furent attaqués de manière très agressive par une soixantaine de Fw 190 et Bf 109. Plusieurs passes bien ajustées dévastèrent le B-17 du mitrailleur en question, tuant les deux pilotes. Le B-17 piqua du nez et s'engagea dans une vrille lente. Il volait à alors à environ 7 000 mètres. Le mitrailleur sauta rapidement, mais ouvrit son parachute trop tôt. Il eut ainsi un fauteuil aux premières loges pour le spectacle qui n'allait pas tarder à commencer.

Une dizaine de Fw 190 s'acharnaient sur le malheureux B-17 qui tombait lentement vers le sol. Tout à coup, surgissant de nulle part, un Mustang au nez rouge fonça dans le tas pleins gaz. Le pilote ouvrit le feu à bout portant sur un Fw 190. A cette distance, il ne pouvait pas le rater et le chasseur allemand explosa aussitôt. L'Américain traversa les débris et choisit un second Focke-Wulf. Une fois encore, il attendit le dernier moment pour tirer. Quelques secondes plus tard, le 190 explosa, son aile gauche sectionnée fut projetée en l'air; le pilote allemand n'avait eu aucune chance de s'en sortir. Pendant ce temps, d'autres membres de l'équipage du B-17 avaient mis à profit ce répit pour évacuer l'appareil. La dernière chose que put voir le mitrailleur avant d'être entraîné loin de la scène fut l'arrivée d'un Fw 190 qui, apparemment, réussit à endommager les gouvernes du Mustang, parce que celui-ci commença à flotter, puis décrocha et partit en vrille. Le pilote sauta et fut capturé en même temps que les quatre hommes de l'équipage du B-17 auxquels il avait en quelque sorte sauvé la vie par sa conduite courageuse. Cette nuit-là, ils firent connaissance de leur sauveur, le *Captain* Kenneth D. Peterson, un homme qui incarnait les valeurs du 4th FG.

QUATRIÈME MAIS PREMIER !

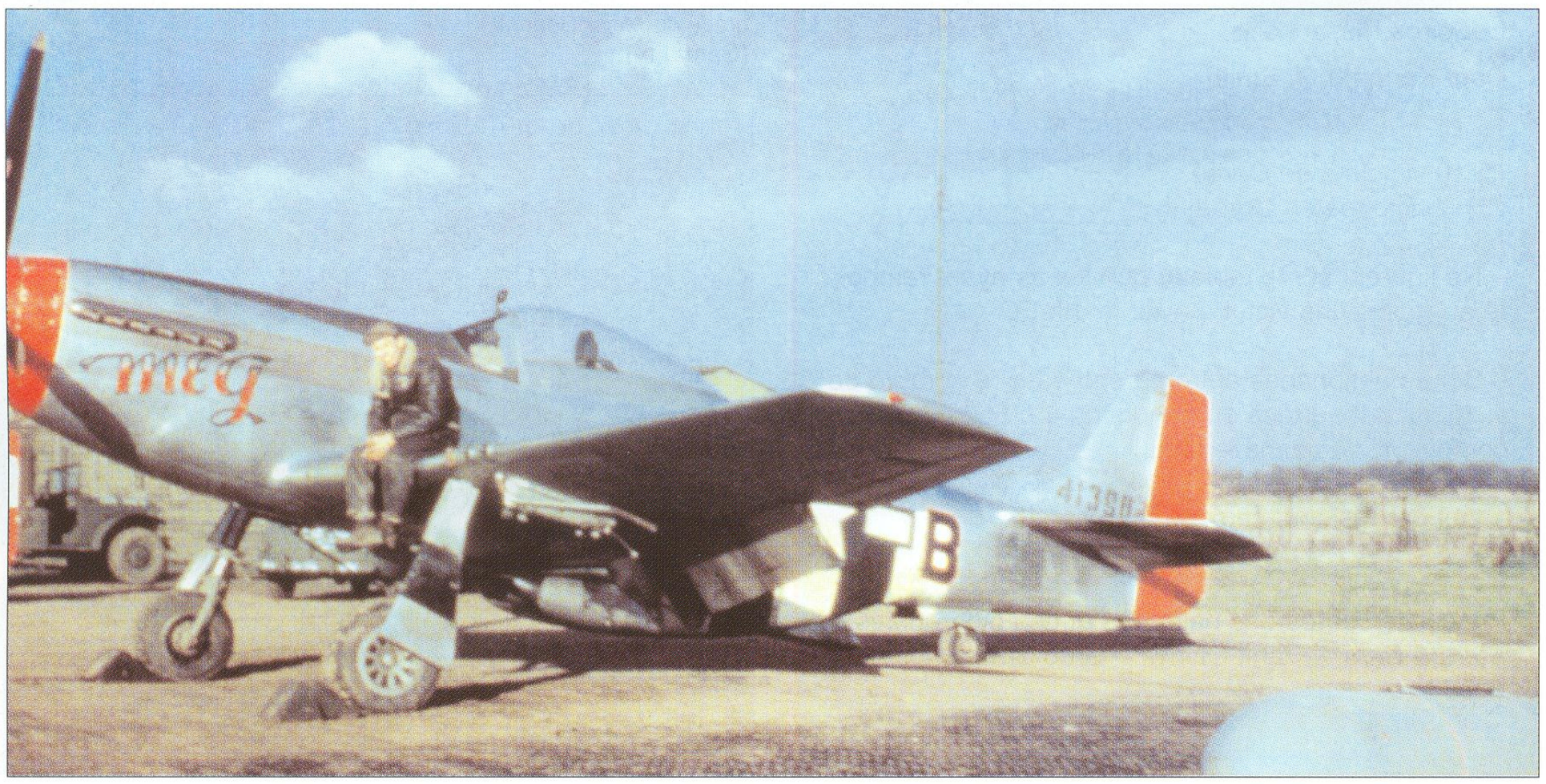
Au cours de l'année 1945, les 4th et 56th FG se détachèrent nettement des autres groupes dans la course aux victoires. Depuis janvier, le 56th faisait la course en tête, devançant même à un moment le 4th de 35 victoires. Cependant, la chance sourit au 4th le 22 mars, quand on lui confia la tâche d'escorter des bombardiers de la 15th AF venus d'Italie pour bombarder une raffinerie dans le sud de l'Allemagne. En route, les Mustang se retrouvèrent nez-à-nez avec une importante formation de Fw 190 chasseurs-bombardiers se dirigeant vers les lignes soviétiques. En quelques minutes, les Mustang en descendirent onze, dont cinq furent attribués au *Lieutenant-Colonel* Sydney S. Woods, commandant en second du 4th FG.

Au 31 mars, les archives de la 8th AF montrent que la compétition restait serrée entre le 4th FG, qui en était à 867 victoires (air et sol confondues), et le 56th FG, qui en était à 865,5 ! Elle s'acheva le 8 mai 1945 par la plus étroite des marges en faveur du 4th FG. Il ne s'en était pas fallu de beaucoup : un jour « avec » pour le 56th et un jour « sans » pour le 4th auraient chamboulé le classement.

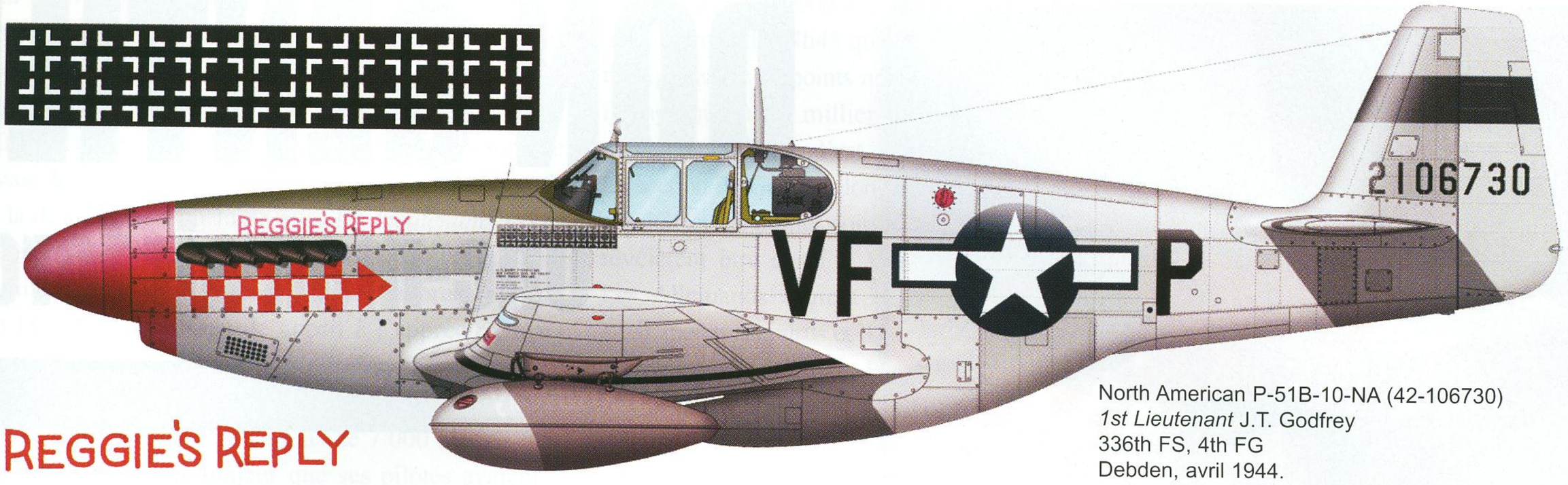
En tout état de cause, le 4th FG avait été fidèle à sa fière devise : *Fourth but first*, quatrième mais premier !

PALMARÈS DES *FIGHTER GROUPS* DE LA 8th *AIR FORCE*

Groups	*Total*	*Conf.air*	*Prob.*	*Sol*
4th FG	1 016	550	60	466
56th FG	1 006 ,5	679,5	59	327
355th FG	860	356	23	504
352nd FG	766 ,5	493,5	29	273
353rd FG	745	340	38	405

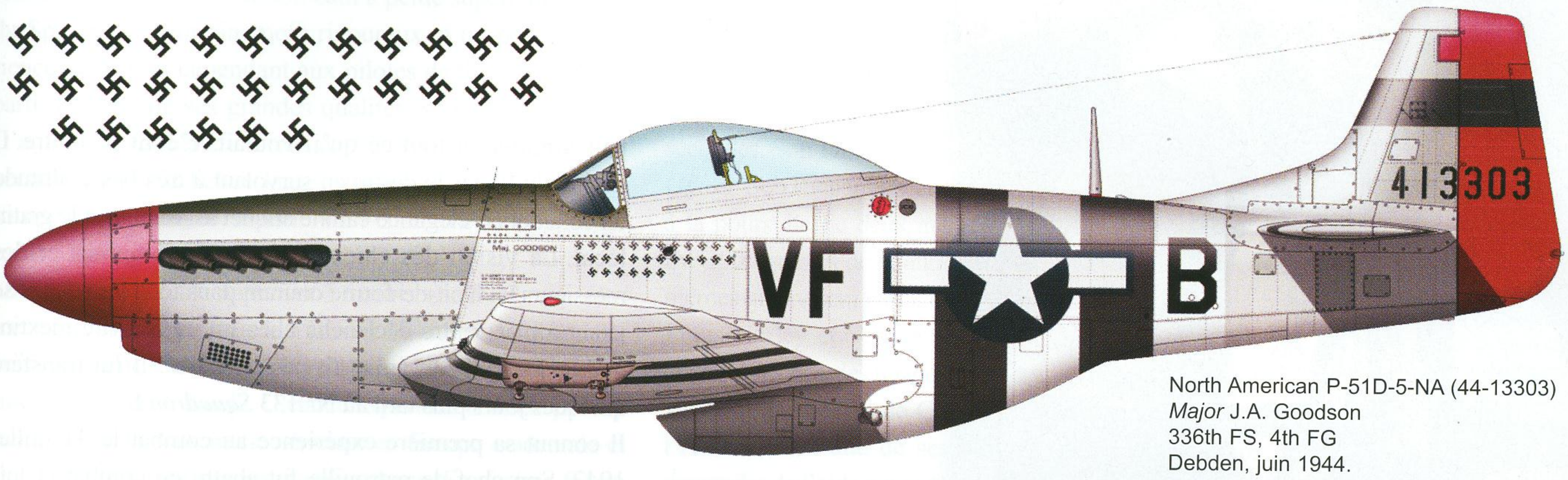


Une autre vue du P-51D-5-NA (44-13984) du *1st Lieutenant* Clarence L. Boretsky (voir page 15). (Collection de l'auteur)



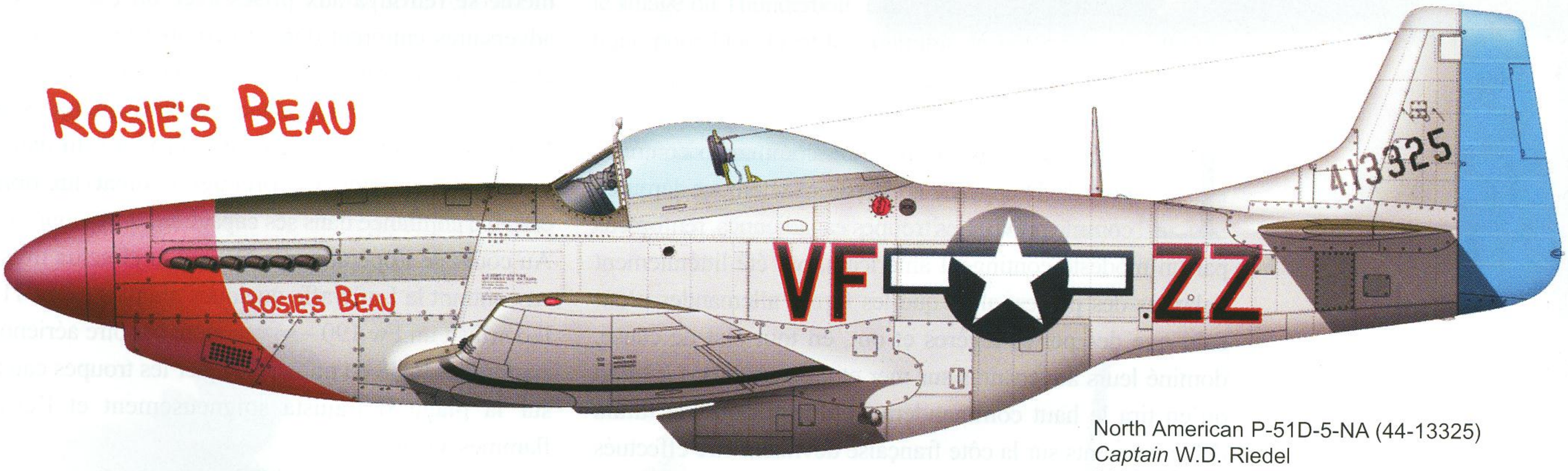
REGGIE'S REPLY

North American P-51B-10-NA (42-106730)
1st Lieutenant J.T. Godfrey
336th FS, 4th FG
Debden, avril 1944.



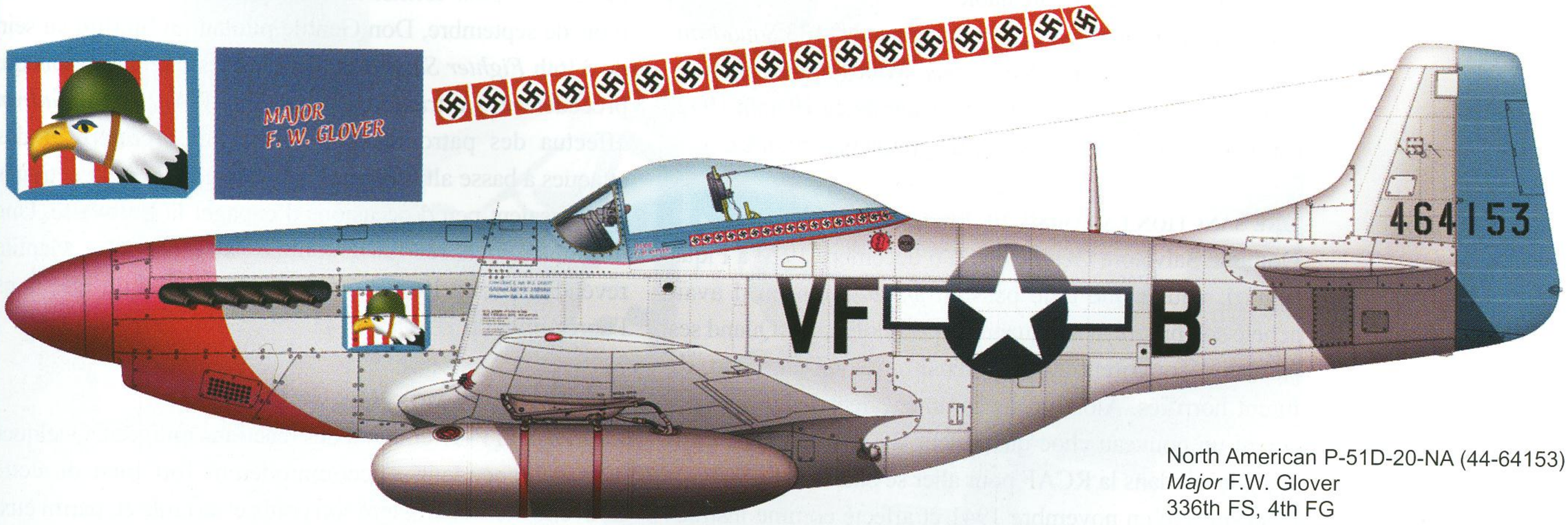
North American P-51D-5-NA (44-13303)
Major J.A. Goodson
336th FS, 4th FG
Debden, juin 1944.

ROSIE'S BEAU



North American P-51D-5-NA (44-13325)
Captain W.D. Riedel
336th FS, 4th FG
Debden, novembre 1944.

MAJOR
F. W. GLOVER



North American P-51D-20-NA (44-64153)
Major F.W. Glover
336th FS, 4th FG
Debden, avril 1945.

© P-A. Tilley - 2004

DON GENTILE

One-man air force

John Stanaway

© Warren E. Thompson

Le 19 août 1942, l'opération-commando contre le port de Dieppe ne s'est pas exactement déroulée comme prévu. Les troupes canadiennes, renforcées par un modeste contingent américain, ont été littéralement balayées des plages, alors que les forces allemandes n'ont subi que des pertes légères et ont, en tout état de cause, dominé leurs adversaires sur mer et dans les airs. La leçon qu'en tira le haut commandement allié fut que de futurs débarquements sur la côte française devraient être effectués loin des grandes agglomérations et que la Luftwaffe devrait avoir été neutralisée au préalable.

Un jeune pilote américain, appartenant au N° 133 *Squadron*, l'un des célèbres *Eagle Squadrons*, avait lui, au contraire, toutes les raisons d'être satisfait au soir de ce 19 août 1942, car il venait de remporter ses deux premières victoires.

Une sanction en forme de récompense

Dominic Salvatore Gentile, né le 6 décembre 1920 à Piqua (Ohio), vouait une telle passion à l'aviation qu'il avait acheté son propre avion quand il était adolescent. Quand ses parents découvrirent qu'il apprenait à piloter en secret, ils furent horrifiés. Alors qu'ils commençaient à s'y faire, ils eurent un nouveau choc quand leur fils leur annonça qu'il s'engageait dans la RCAF pour aller se battre en Europe.

Il fut breveté en novembre 1941 et affecté comme instructeur en Grande-Bretagne quelque temps plus tard. Mais, le jeune et bouillant Don Gentile ne possédait pas la fibre pédagogique et tout ce qu'il voulait, c'était se battre. Il décida de forcer le destin en survolant à très basse altitude un concours d'élégance canine auquel assistait tout le gratin local. La vision des chiens, des belles élégantes et des messieurs en haut-de-forme courant dans tous les sens et se jetant à plat ventre déclencha chez lui un fou-rire inextinguible. La sanction ne se fit pas attendre : il fut transféré quelques jours plus tard au N° 133 *Squadron* !

Il connut sa première expérience au combat le 31 juillet 1942. Son chef de patrouille fut abattu en combat et lui-même se retrouva aux prises avec un Fw 190. Les deux adversaires entrèrent dans un combat tournoyant, virant à chaque fois de plus en plus serré. Don Gentile eut le voile noir et perdit connaissance pendant quelques instants. Quand il recouvra ses sens, il était tout seul dans un ciel immensément vide. Ce premier combat lui donna une certaine confiance dans ses capacités.

Au cours de l'opération de Dieppe, il effectua trois sorties, rencontrant la Luftwaffe quelques minutes avant 11 heures. Il détruisit un Fw 190 – sa première victoire aérienne – puis aperçut un Ju 88 en train d'attaquer les troupes canadiennes sur la plage. Il l'ajusta soigneusement et l'envoya en flammes au tapis.

Quelques jours plus tard, les *Eagle Squadrons* furent rassemblés pour former le 4th *Fighter Group*. À la fin du mois de septembre, Don Gentile pilotait un Spitfire au sein du 336th *Fighter Squadron*. Pendant les quelques mois qui précédèrent sa transformation sur P-47, le *Squadron* effectua des patrouilles de surveillance côtière et des attaques à basse altitude sur la côte française, deux activités qui laissaient peu d'occasions d'engager la Luftwaffe. Une dizaine de victoires fut remportée par les Spitfire, Gentile revendiquant un Fw 190 endommagé lors d'un raid dans l'après-midi du 12 mars 1943.

Une nouvelle monture

L'arrivée du P-47 entraîna des réactions mitigées. Quelques pilotes, cependant, s'accommodèrent fort bien de cette nouvelle monture malgré son poids et sa taille et, parmi eux, Don Gentile et celui qui allait entretenir avec lui une amicale rivalité, Duane Beeson.

Les opérations sur P-47 commencèrent en mars 1943 et la première victoire fut homologuée le 15 avril au commandant du 335th FS, le *Major* Don Blakeslee. Un mois plus tard, en abattant un nouveau Fw 190 il devenait le premier as du 4th FG.

Gentile eut une nouvelle occasion d'améliorer son score le 16 août, mais il ne revendiqua qu'un Me 109 endommagé au-dessus de la région parisienne. Le 16 décembre, il participa à la destruction d'un Ju 88 avec les *Lieutenants* Louis Norley et Vermont Garrison au-dessus de la Hollande.

Les partisans du P-47 n'étaient pas très nombreux au sein du 4th FG, mais Don Gentile apprit à l'apprécier, mais certainement pas autant que Duane Beeson, qui allait revendiquer douze victoires à bord de cet appareil. Apprendre à le maîtriser en dessous de 7 000 mètres était sans doute le problème majeur que ses pilotes avaient à résoudre. Son rayon d'action était à peine supérieur à celui du Spitfire. Un entraînement rigoureux et un peu d'expérience permirent cependant aux pilotes de tirer le meilleur parti de l'une de ses grandes qualités, son taux de roulis. D'autres unités bénéficièrent de l'entrée en service d'une version à pales d'hélice larges qui rendaient le P-47 plus compétitif en montée, mais le 4th FG allait être transformé sur P-51 avant.

En attendant, Gentile apprenait à maîtriser le P-47, non sans succès, d'ailleurs, puisque le 5 janvier 1944, il allait obtenir sa troisième vraie victoire au cours d'un combat à 2 500 mètres au-dessus de la Hollande. C'était une période cruciale pour la conquête de la suprématie aérienne en Europe ocidentale et Don Gentile se trouvait en première ligne. Sa victime fut un Fw 190, probablement de la JG 1 sur laquelle reposait la défense du secteur du côté allemand.

Un combat mémorable

Son plus intense combat à bord du P-47 et peut-être l'un des plus importants de sa carrière de pilote, Don Gentile le livra le 14 janvier 1944 au-dessus de la région parisienne. L'objectif était situé près de Magny et le 336th FS patrouillait vers 8 000 mètres aux environs de 14h45 quand une quinzaine de points noirs fut aperçue à un millier de mètres plus bas vers l'est.

La section de Gentile plongea aussitôt et les points noirs se révélèrent être des Fw 190. Les Allemands avaient eux aussi aperçu les intrus et ils se divisèrent aussitôt en deux formations prêtes pour engager la bagarre. Un Thunderbolt en piqué était un adversaire redoutable et Gentile put se placer en bonne position derrière deux chasseurs allemands en quelques secondes. Son ailier, le *Flight Officer* Bob Richards, s'élança à la poursuite de deux autres Fw 190 avec les deux autres membres de la section, ceux-là mêmes qui avaient partagé la victoire avec Don en décembre, Louis Norley et Vermont Garrison. Don Gentile suivit ses deux proies sous les nuages et les descendit coup sur coup à la verticale de la forêt de Compiègne. Malheureusement pour l'Américain, l'une de ses victimes avait eu le temps de demander de l'aide par radio, car deux Fw 190 arrivèrent dans le sillage du Thunderbolt. La situation prenait un tour dramatique pour Don Gentile, contraint de voler à basse altitude sous la pression de deux chasseurs ennemis en position favorable et sans équipier pour venir à son secours. Il appela à la radio, mais si ses camarades entendirent son appel de détresse, ils ne purent pas le localiser. La seule solution qui s'offrait à lui était de dégoûter ses poursuivants. Il se lança dans une

Don Gentile devant son Spitfire Mk.Vb BL255 (MD-T) surnommé « Buckeye-Don ». Il porte les marques de ses deux victoires obtenues pendant l'affaire de Dieppe. (DR)

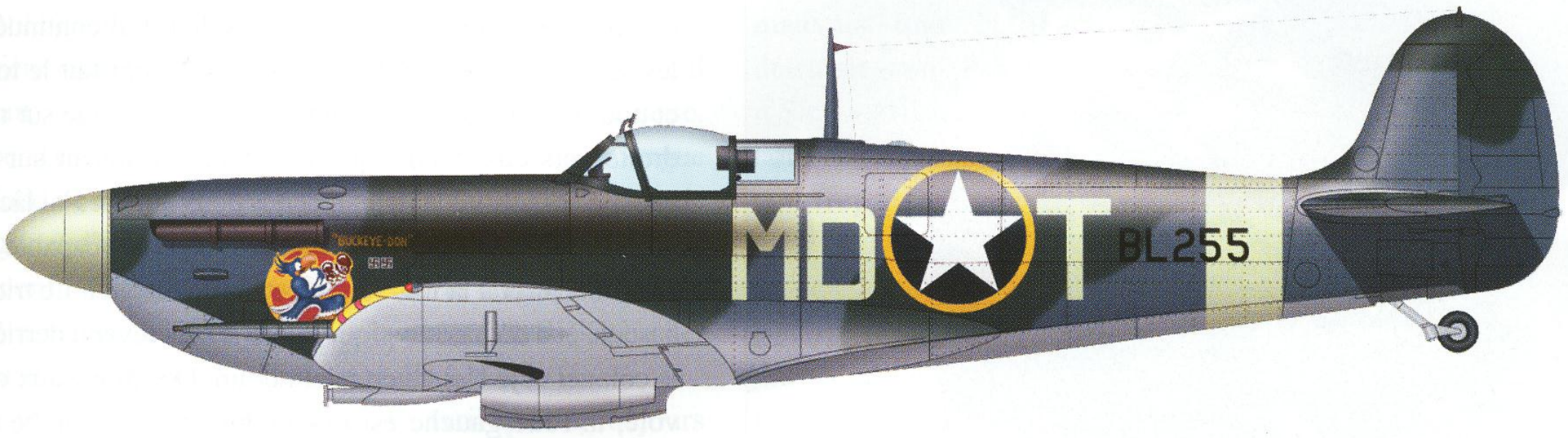
Don Gentile et son chef mécanicien, le SSgt John Ferra, le 30 mars 1944.
Gentile avait baptisé son P-51B « Shangri-La » du nom du pays utopique imaginé dans le roman *Lost Horizon* de James Hilton.
(Collection de l'auteur)

Ailiers dans le ciel, copains au sol, à gauche Johnny Godfrey (16,33 victoires) et à droite Don Gentile.
(Collection de l'auteur)

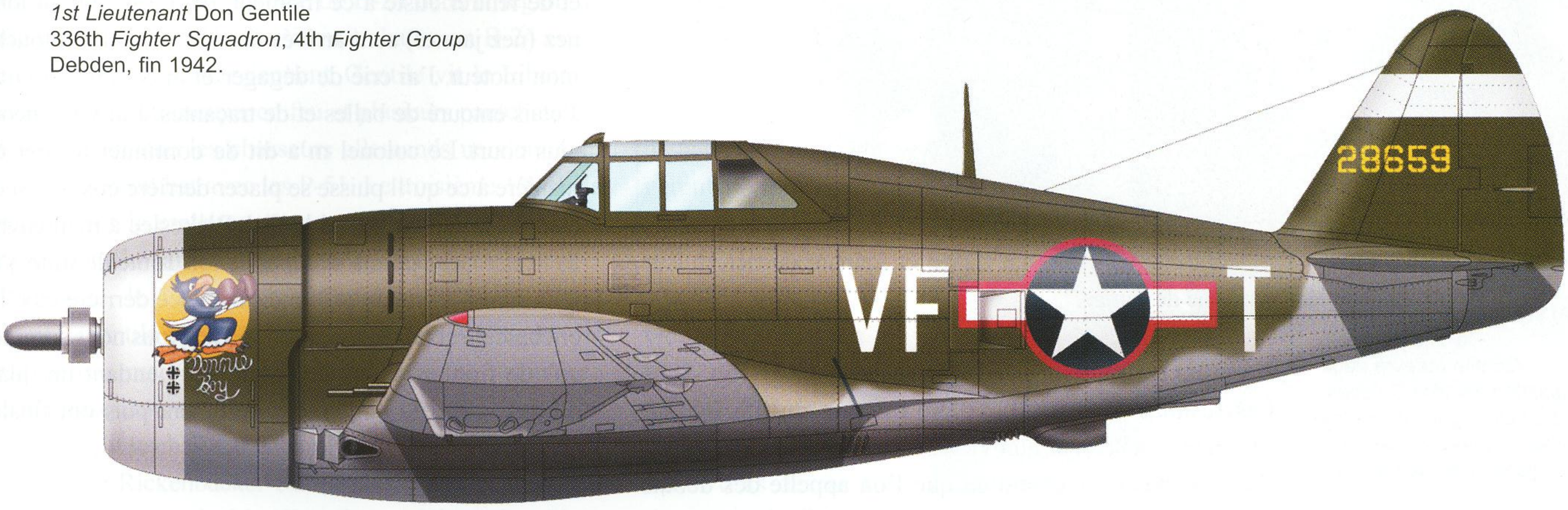
série de manœuvres évasives qui semèrent l'un d'entre eux. Quant au second, à force de tenter de suivre le P-47 dans une série de virages serrés, il finit par tomber à court de munitions et rompit le combat. De cette expérience, Don Gentile tira une bonne leçon : il lui fallait apprendre à connaître ses limites et à éviter de se retrouver dans une telle situation dans le futur.
Le 25 février, il remporta sa dernière victoire sur P-47, un Fw 190 au sud du Luxembourg. Avec 6,33 victoires aériennes, il était devenu le « *top scorer* » du 4th FG et l'un des tout meilleurs du théâtre européen.

L'arrivée du Mustang

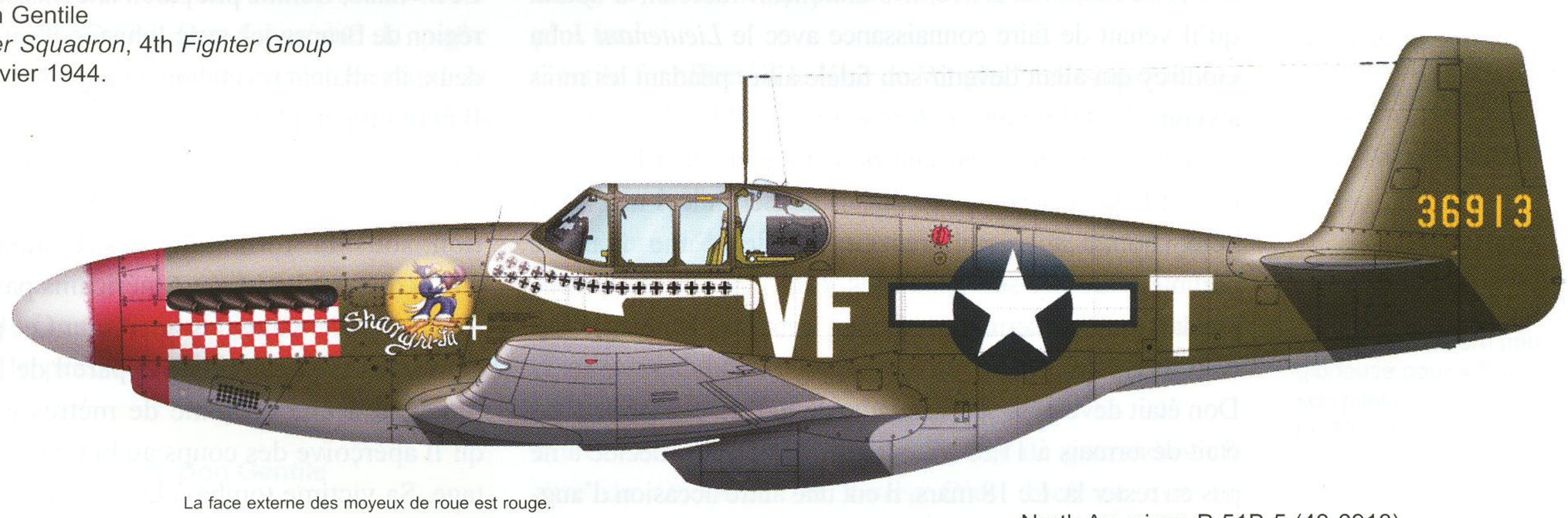
Don Blakeslee prit le commandement du groupe début janvier 1944 et commença immédiatement à batailler ferme pour obtenir le remplacement des P-47 par des P-51. Il avait personnellement conduit les premières missions du Mustang à moteur Merlin au-dessus de l'Europe occupée au mois de décembre et il avait été aussitôt emballé par cet appareil. Au sein de la Luftwaffe, le nombre de pilotes expérimentés diminuait de manière alarmante, ce qui avait provoqué le repli des unités au cœur de l'Allemagne hors d'atteinte de la plupart des chasseurs d'escorte. Le Mustang possédait, outre une excellente maniabilité, un rayon d'action supérieur à tous les autres chasseurs alliés – par ailleurs, il était difficile à identifier pour les Allemands avant que le combat ne soit inévitable ! La Luftwaffe cherchait à éviter tout contact avec l'escorte, tandis que les Américains recherchaient le combat en toute occasion. Le Mustang facilita donc la stratégie américaine dans une large mesure.
Toutefois, les premières opérations connurent leur comptant de problèmes et le Mustang dut faire ses preuves comme n'importe quel autre avion de chasse. Il souffrait à ses débuts du givrage de la verrière et de son armement. L'aile était si mince que les quatre mitrailleuses lourdes avaient dû être inclinées, une disposition qui entraînait un enrayage régulier d'une ou même de toutes les armes. Avec sa tuyauterie de liquide réfrigérant parcourant presque tout le fuselage, il était aussi le chasseur américain le plus fragile. Un obus bien placé pouvait créer un désastre.
Ce fut dans ce contexte que le colonel Don Blakeslee précipita le 4th FG dans l'ère du Mustang à la fin du mois de février 1944. Il manifestait une telle impatience qu'il avait promis que ses pilotes se formeraient sur la route de l'objectif ! Et il tint sa promesse, ainsi que Don Gentile et ses équipiers en firent l'expérience lors de leur première mission de guerre sur cet appareil le 3 mars 1944.
Gentile conduisait la section rouge lors de ce qui fut une mission avortée sur Berlin. En route, les Mustang furent menacés par une cinquantaine de Bf 110, Do 217, Ju 88 et Fw 190. Grattant le givre qui se formait sur son pare-brise en attendant que son récalcitrant dégivreur ait décidé de se mettre en marche, il aperçut à côté de lui un Bf 110 volant en formation ! Au moment où il voulut dégager, trois Fw 190 l'attaquèrent de front. Il fut également contraint d'éluder l'attaque, ce qui fit naître chez lui un sentiment de frustration. Un Do 217 s'inscrivit alors dans son collimateur, mais celui-ci s'éteignit après les deux ou trois premières rafales. Deux autres Fw 190 défilèrent à portée de tir pour ajouter un peu plus à son irritation.
Le *Lieutenant* Willard Millikan avait couvert Gentile pendant tout ce temps, mais il avait dû dégager lorsque dix Fw 190 avaient plongé sur lui avec des intentions peu amènes. Gentile bascula pour venir à son aide et se retrouva dans la mêlée générale. Il effectua de violentes manœuvres jusqu'à ce qu'il soit en bonne position derrière un Fw 190 suffisamment longtemps pour obliger le pilote à sauter en parachute après quelques coups au but.
Deux des mitrailleuses s'enrayèrent et il dut louvoyer pour tirer au plus près avec ses deux autres armes. Cette méthode porta ses fruits et un 190 fut aperçu pour la dernière fois



Supermarine Spitfire Mk. Vb (BL255)
1st Lieutenant Don Gentile
336th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*
Debden, fin 1942.



Republic P-47D-5-RE (42-8659)
Captain Don Gentile
336th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*
Debden, janvier 1944.

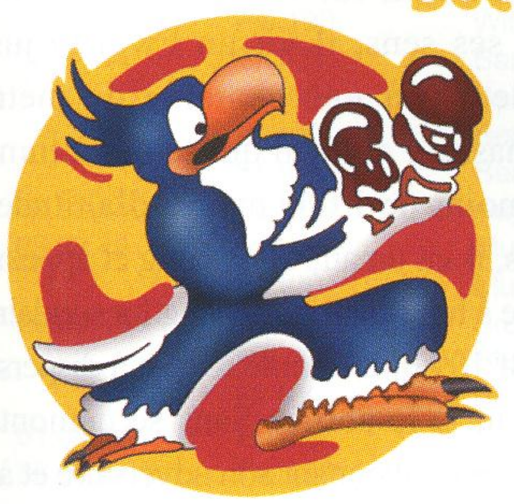


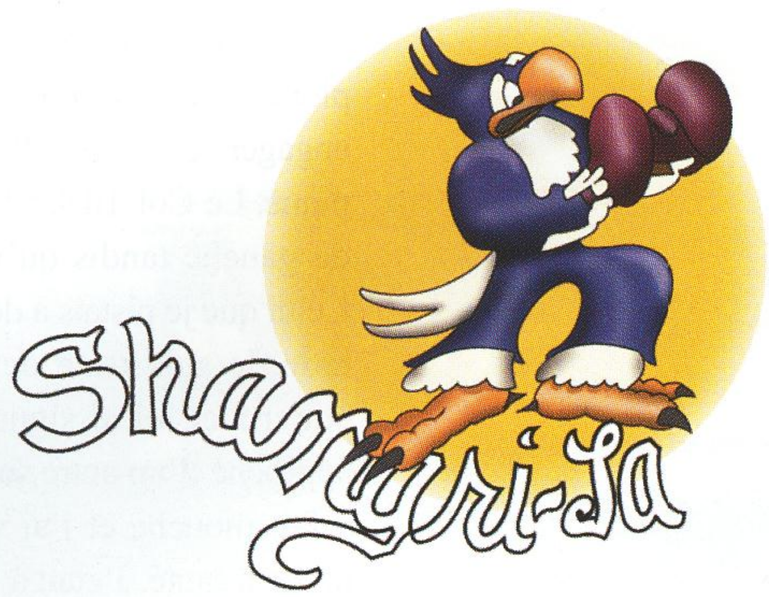
La face externe des moyeux de roue est rouge.

North American P-51B-5 (43-6913)
Captain Don Gentile
336th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*
Debden, 27 avril 1944.

"BUCKEYE-DON"

卐 卐





© P-A. Tilley - 2004

« Ike » décore Don Gentile et le colonel Don Blakeslee (à droite) sur la base de Debden, le 11 avril 1944. Gentile recevra deux *Distinguished Service Crosses*, huit *Distinguished Flying Crosses* et quatre *Air Medals*. (Collection de l'auteur)

piquant en vrille vers un nuage et traînant derrière lui un panache de fumée.

Un fidèle ailier

Les résultats de cette première mission du 4th FG sur Mustang se solda par huit victoires et quatre avions perdus. Ce n'est pas exactement ce que l'on appelle des débuts réussis, mais Gentile ne tarissait pas d'éloges envers sa nouvelle monture. L'avenir s'annonçait radieux, d'autant qu'il venait de faire connaissance avec le *Lieutenant* John Godfrey qui allait devenir son fidèle ailier pendant les mois à venir.

Leur premier succès en tant qu'équipe eut lieu lors de la grande bataille aérienne au-dessus de Berlin le 8 mars. Les deux hommes travaillèrent ensemble d'une manière parfaite, Godfrey surveillant les « six heures » de Gentile pendant que ce dernier s'occupait personnellement du cas de trois Bf 109.

Don était devenu la star naissante du théâtre européen. Il en était désormais à 11,83 victoires et il était bien décidé à ne pas en rester là. Le 18 mars, il eut une autre occasion d'augmenter son score.

« Je volais comme n° 3 du Col. Blakeslee avec le *Shirtblue Squadron* (336th). À cause d'un brutal changement d'altitude de la part des autres sections, le Col. Blakeslee et moi avons été séparés du reste du groupe. Nous étions avec les bombardiers quand six Fw 190 ont fait une passe frontale sur eux. Alors qu'ils viraient pour plonger sur un autre box, nous les avons suivis pour engager le combat. Ils nous ont vus et ont amorcé un piqué. Le Col. Blakeslee m'a dit de m'occuper de celui de gauche tandis qu'il s'occupait d'un autre attardé. Celui que je pistais a dérapé et s'est séparé de son camarade. Je suis resté derrière le Col. Blakeslee pour le couvrir et lui ai signalé ce que je faisais. Je me suis approché d'un autre sur le côté droit du colonel; mon tir a fait mouche et j'ai vu des morceaux se détacher. Le pilote a sauté. J'était à environ 250 mètres à une altitude de 1 800. Le pilote a frôlé mon avion en sautant.

« J'ai tourné un peu sur ma gauche et j'ai signalé au Col. Blakeslee que je le couvrais toujours. Il suivait deux 190 en tirant quand trois autres sont montés en virant sur leur gauche. J'étais à l'intérieur de leur virage et je leur ai tiré dessus, mais apparemment sans résultat. J'ai continué à les surveiller alors qu'ils redressaient. Ils ont fait le tour et nous ont attaqués sur l'autre flanc; j'ai dégagé sur ma droite vers eux, tandis que le colonel dégageait sur sa gauche, toujours à la poursuite des deux autres. J'ai lâché quelques rafales sur le trio, mais je n'étais pas capable de me concentrer à la fois sur eux et sur le colonel. Le trio a basculé et a dégagé en piqué, alors je suis revenu derrière le colonel et je l'ai vu en ratatiner un. Des morceaux ont volé, la roue gauche est descendue et il est tombé en fumant. Le Col. Blakeslee m'a dit de venir à sa hauteur et de rentrer. Juste à ce moment, deux Fw 190 au long nez (nez jaunes) sont arrivés derrière moi et ont touché mon moteur. J'ai crié de dégager et ai continué à virer. J'étais entouré de balles et de traçantes. J'ai viré encore plus court. Le colonel m'a dit de continuer à virer de manière à ce qu'il puisse se placer derrière eux. C'est ce que j'ai fait, mais quand le Col. Blakeslee a manœuvré, ils m'ont lâché pour s'occuper de lui. Toute de suite, j'ai fait un renversement et je me suis placé derrière eux. Ils ont basculé et ont décroché en piqué. Nous nous sommes mis de front et avons mis plein pot pendant un quart d'heure. Les 190 ont suivi un moment puis ont finalement abandonné la partie. »

En route pour le record

Le 29 mars, Gentile prit part à une mission d'escorte dans la région de Brunswick avec John Godfrey comme n° 2. À eux deux, ils allaient revendiquer cinq chasseurs allemands.

Il était un peu plus d'une heure et demie de l'après-midi, Gentile et Godfrey volaient au-dessus des bombardiers, vers 7 000 mètres, quand huit Fw 190 firent leur apparition sous la formation des bombardiers à environ 5 000 mètres. Les deux Américains passèrent à l'attaque, mais les Allemands les aperçurent et partirent en piqué. Gentile visa le quatrième appareil de la formation, s'approchant à une centaine de mètres et tirant jusqu'à ce qu'il aperçoive des coups au but autour du poste de pilotage. Sa victime tomba à la verticale et Gentile s'aperçut que lui-même piquait à haute vitesse à environ 2 000 mètres d'altitude. Quand il redressa sous les nuages, il entendit Godfrey lui signaler la présence de deux Fw 190 sur ses « six ». Gentile dégagea brutalement au moment où une gerbe de traçantes passa dangereusement près de lui. Il fut victime du voile noir et, quand il recouvrit ses sens, il vit un Fw 190 juste devant lui. Ouvrant le feu à une centaine de mètres derrière, il toucha le chasseur ennemi qui se mit à fumer. Puis, le pilote sauta à moins de 1 000 mètres d'altitude.

De retour à 3 000 mètres, il vit un autre Mustang et appela le pilote pour qu'il se joigne à lui. L'autre Mustang fut soudainement attaqué par deux Bf 109 que Gentile réussit à disperser, mais un troisième parvint à le coiffer. Sans se démonter, Gentile parvint à prendre le meilleur sur son adversaire et à le toucher au moteur, provoquant une fuite de glycol. Jouant la prudence, le pilote allemand sauta en parachute.

Don rentra au terrain avec trois revendications en poche; son total atteignait désormais 17,83 victoires. Il figurait en tête du palmarès de la 8th AF et espérait bien être le premier à

atteindre le record mythique de 26 victoires établi par Eddie Rickenbacker pendant la Grande Guerre.
Gentile avait compris que son avenir serait soit dans une carrière militaire soit dans l'aviation civile; de toute façon, il devait établir sa réputation comme pilote de chasse. Cependant, il commençait à souffrir du stress dû à sa longue période de service et ses camarades notaient des signes de fatigue et d'irritation. Il avait une nature plutôt enjouée, mais les confrontations quotidiennes avec la chasse allemande commençaient à l'user. La course au record de Rickenbacker ajoutait une pression à la limite du tolérable.
Son succès suivant intervint le 1er avril quand, toujours flanqué de son fidèle Godfrey, il participa aux côtés du colonel Blakeslee à une escorte de B-24 dans la région de Stuttgart. Quatre Bf 109 réussirent à abattre un B-24 avant que les Mustang n'interviennent. Gentile vit le Liberator descendre avec un moteur en feu et plusieurs parachutes se déployer avant que les chasseurs allemands ne s'enfuient pour éviter le combat avec les P-51. Le troisième 109 de la formation eut le malheur de traverser le champ de tir de Gentile qui ne lui laissa aucune chance. Touché au moteur et à l'habitacle, le 109 se mit à fumer et tomba en piqué prononcé. Gentile redressa juste au-dessus des nuages vers 3 000 mètres, mais l'avion allemand continua jusqu'à ce qu'il s'écrase dans un champ. Godfrey, qui avait suivi son leader, aperçut le chasseur ennemi exploser au sol.
Le record de Rickenbacker était à portée de main de Don Gentile, d'autant que la 8th AF avait autorisé que les avions détruits au sol soient ajoutés aux victoires aériennes. Le 5 avril, dans la région de Stendal, Don fut crédité de quatre Ju 88 détruits au sol, ce qui lui permit d'égaler le record du grand as de 14-18. Le 8 avril, il revendiqua trois nouveaux Fw 190 abattus en combat près de Ruhrburg. Son palmarès comptait désormais 21,83 victoires aériennes et 6 au sol.

Retour au pays

Le 13 avril 1944, Don offrit un récital d'acrobaties aériennes devant la presse américaine. Son exaltation allait malheureusement lui jouer un mauvais tour et il détruisit son P-51B « Shangri-La » au cours d'un passage un peu trop près du sol. Don Blakeslee sortit de ses gonds. Il avait promis un retour immédiat au pays à tout pilote qui casserait son taxi. Le fait que Gentile fût alors l'as des as du théâtre européen et les pressions de l'état-major de la 8th AF n'y changèrent rien. Blakeslee obtint le départ immédiat de Gentile.
Avec son ami Godfrey, il effectua le tour des États-Unis pour les besoins de la propagande. Son statut d'as des as fut de courte durée, car Bob Johnson de la 8th AF et Dick Bong de la 5th AF surpassèrent son record peu de temps plus tard.
Gentile fut affecté à la base de Wright Patterson dans son état natal de l'Ohio, où il servit comme pilote d'essai du P-80. Il fut démobilisé en avril 1946. Il semble que la vie civile ne lui ait pas convenu, puisqu'il se rengagea en novembre 1947. Il se maria à une fille du cru avec laquelle il eut trois enfants. La vie semblait lui sourire quand, le 28 janvier 1951, il se tua au cours d'un vol d'entraînement à bord d'un T-33 à Forestville (Maryland).
En 1944, il fit paraître ses mémoires de guerre sous le titre de *One-man Air Force*. C'est bien ce que fut Dominic Salvatore Gentile pendant sa météorique carrière, une force aérienne à lui seul. Avec 15,5 victoires remportées en un mois, il fut sans conteste l'as le plus flamboyant du théâtre européen.

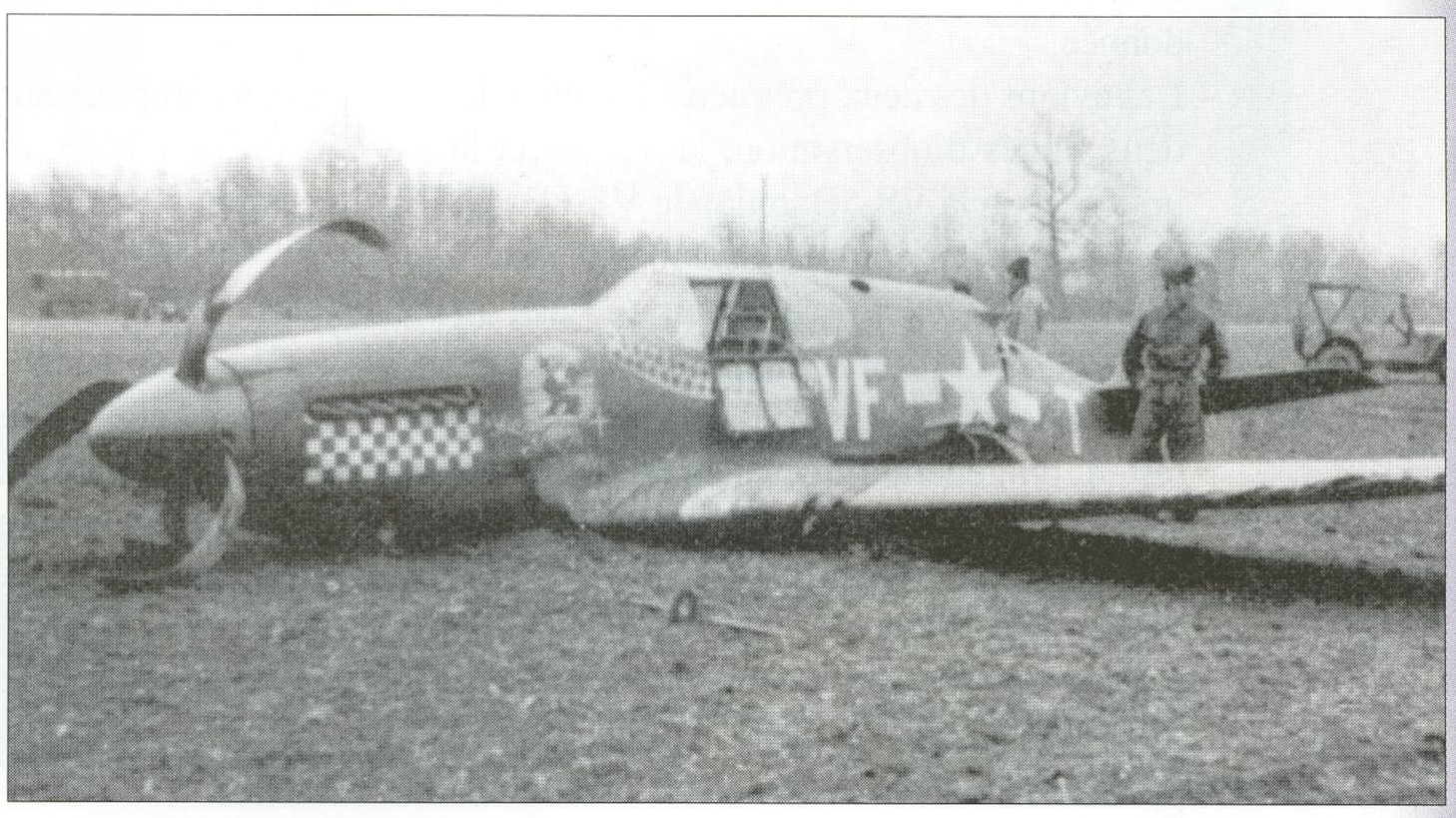
Ci-dessus :
Don et Lucky, la mascotte du 336th FS. On note que son palmarès ne compte alors que 10 victoires, ce qui situe la photo entre le 3 et le 8 mars 1944.
(Collection de l'auteur)

Ci-dessous :
une fin de carrière peu glorieuse pour « Shanri-La » et son pilote.
Le 13 avril 1944, devant la presse réunie pour admirer les talents du nouveau Rickenbacker, Don Gentile passe un peu trop près du sol. N'importe quel autre pilote n'aurait sans doute pas survécu à l'accident !
(DR)

Le palmarès de Don Gentile

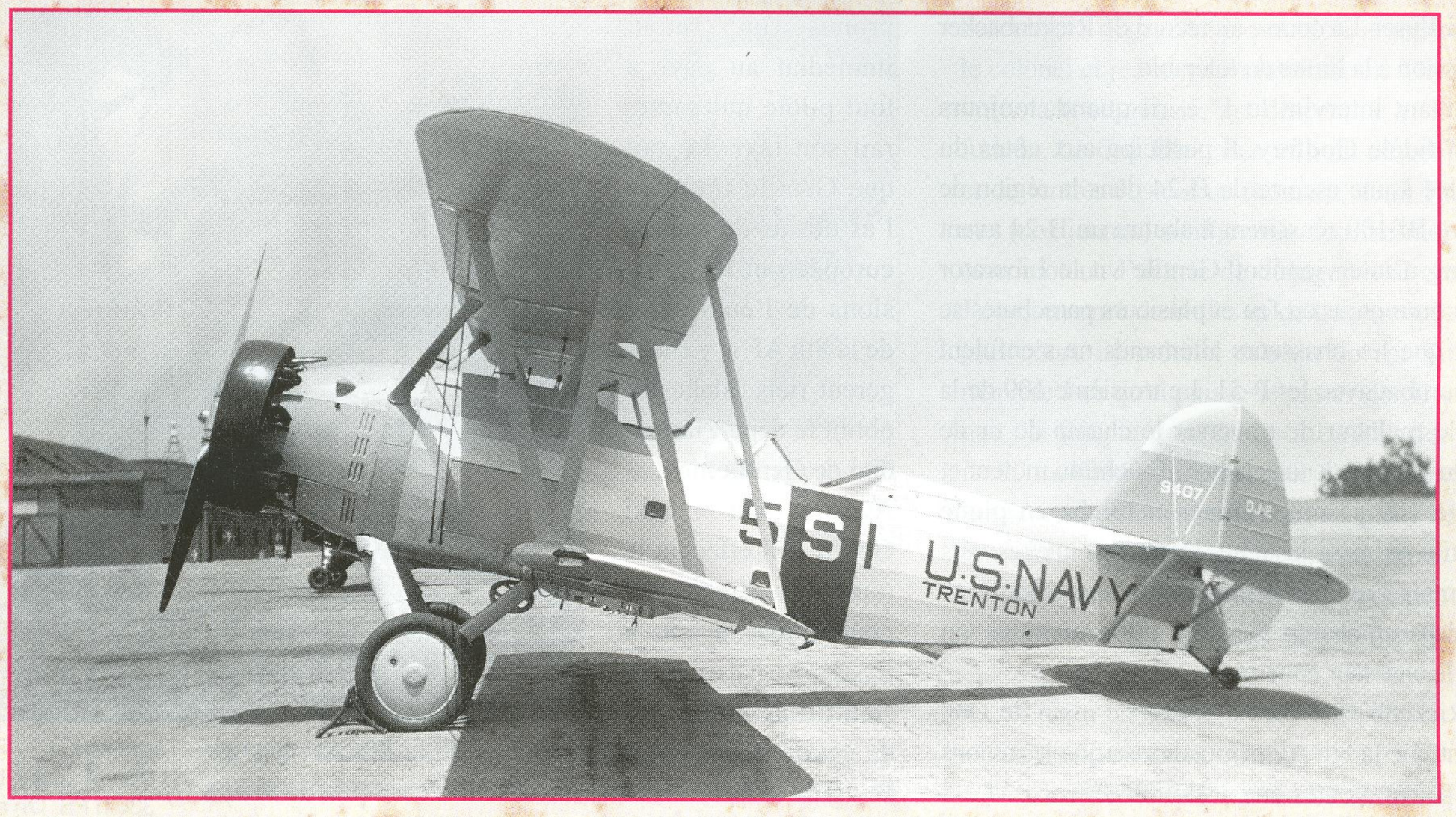
19.08.42	Fw 190	E. Dieppe
	Ju 88	
16.12.43	Ju 88 [1]	Zuidersee
05.01.44	Fw 190	Tours
14.01.44	Fw 190	Forêt de Compiègne
	Fw 190	Forêt de Compiègne
25.02.44	Fw 190	Luxembourg
03.03.44	Fw 190	Wittenburg
	Fw 190	Wittenburg
08.03.44	Bf 109	Berlin
	Bf 109	Berlin
	Bf 109	Berlin
	Bf 109 [2]	Berlin
18.03.44	Fw 190	Augsburg
23.03.44	Bf 109	Munster
	Bf 109	Munster
29.03.44	Fw 190	Brunswick
	Fw 190	Brunswick
	Bf 109	Brunswick
01.04.44	Bf 109	Stuutgart
08.04.44	Fw 190	Ruhrburg
	Fw 190	Ruhrburg
	Fw 190	Ruhrburg

[1] Un tiers de victoire partagée.
[2] Une demi-victoire partagée



BERLINER-JOYCE OJ

Philippe Listemann



Le OJ-2 n° 9407 de la VS-5B embarqué à bord de l'*USS Trenton* en 1935. Le OJ-2 ne restera que trois ans dans les unités d'active avant d'être remplacé par le Curtiss SOC.

Le Berliner-Joyce OJ est conçu pour répondre à un cahier des charges émis par l'USN en 1930 concernant un appareil biplan léger d'observation destiné aux croiseurs légers de l'USN. Capable d'opérer sur roues comme sur flotteurs, il doit remplacer le Vought O2U alors en service. La Berliner-Joyce Aircraft Corporation, créée l'année précédente, se lance dans la compétition avec comme concurrent la société Keystone. Les deux constructeurs présentent leur prototype, tous deux mûs par un moteur Pratt & Whitney R-985-A Wasp Junior de 400 ch. Volant pour la première fois en mai 1931, c'est le prototype de Berliner-Joyce, le XOJ-1 BuAer A-8359, qui est finalement choisi. Ce sera le dernier avion de cette compagnie [1].

Au total, 39 avions de série, sensiblement identiques au prototype et dénommés OJ-2, sont commandés en trois contrats différents de 18, 9 et 12 appareils en mars 1932, mai et décembre 1933 respectivement. Ils sont livrés de février 1933 à décembre 1934 [2]. La dernière commande est spécialement faite pour équiper les unités de réserve de la marine.

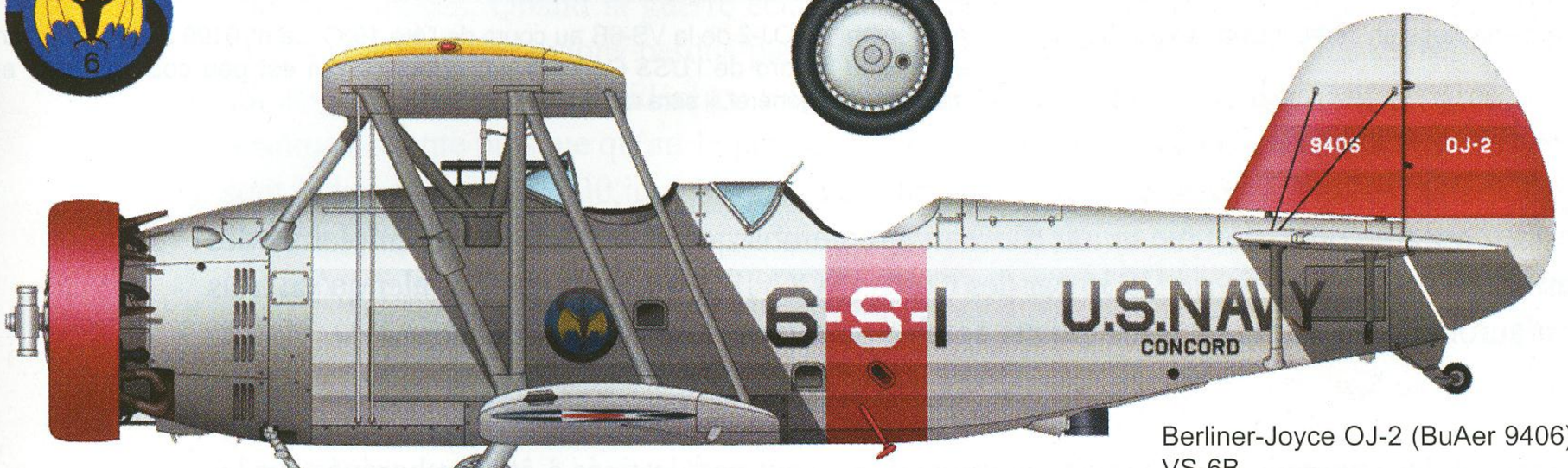
Le OJ est un avion simple, conventionnel pour l'époque et sa silhouette est très commune. Ses performances sont honorables sans plus. L'USN demandera l'amélioration du modèle en mars 1934 et le BuAer 9196 deviendra le XOJ-3, avec un capot moteur mieux profilé et un habitacle fermé. Cette version sera toutefois abandonnée.

Les avions des deux premières commandes sont pris en compte à San Diego en Californie et sont ventilés dans deux unités d'observation, la VS-5B et la VS-6B. En juin 1933, quatorze OJ-2 sont présents dans les deux unités, six à la VS-5B, huit à la VS-6B [3]. Les autres sont placés en réserve à San Diego (Californie) ou utilisés provisoirement comme machines d'essai. Les OJ-2 sont toujours embarqués par paires sur les croiseurs légers de la classe *Omaha* et au cours de l'été, on peut les voir croiser avec les bâtiments *USS Milwaukee*/CL-5 (OJ-2 9191 et 9192), *Trenton*/CL-11 (9195 et 9196), *Omaha*/CL-4 (9189 et 9190), *Concord*/CL-10 (9199 et 9200), *Marblehead*/CL-12 (9193 et 9194), *Memphis*/CL-13 (9197 et 9198) et *Detroit*/CL-8 (9188 et 9202). Les avions restent en général affectés au navire pour une durée d'un an, sauf incident, avant de passer en grande visite. Il sont alors remplacés par d'autres OJ. D'autres croiseurs légers vont embarquer le OJ-2 dans les mois suivants, le *Cincinatti*/CL-6, le *Richmond*/CL-9, ainsi que le transport d'hydravion *Langley*/AV-3.

[1] Les derniers actifs sont achetés par la North American Aviation, déjà actionnaire, et la compagnie est dissoute en 1933. L'USN laissera la codification attribuée à Berliner-Joyce – la lettre J – à la NAA.
[2] BuAer A-9187/9204, 9403/9411 et 9572/9583. Il est à noter que le préfixe A est abandonné par la suite.
[3] VS-5B : BuAer 9193 à 9198 – VS-6B : 9188 à 9192, 9199, 9200, 9202.

Berliner-Joyce OJ-2 (BuAer 9405)
VS-5B
USS Marblehead, printemps 1934.

L'inscription « U.S. NAVY » n'est pas à la taille réglementaire.



Berliner-Joyce OJ-2 (BuAer 9406)
VS-6B
USS Concord, été 1934.

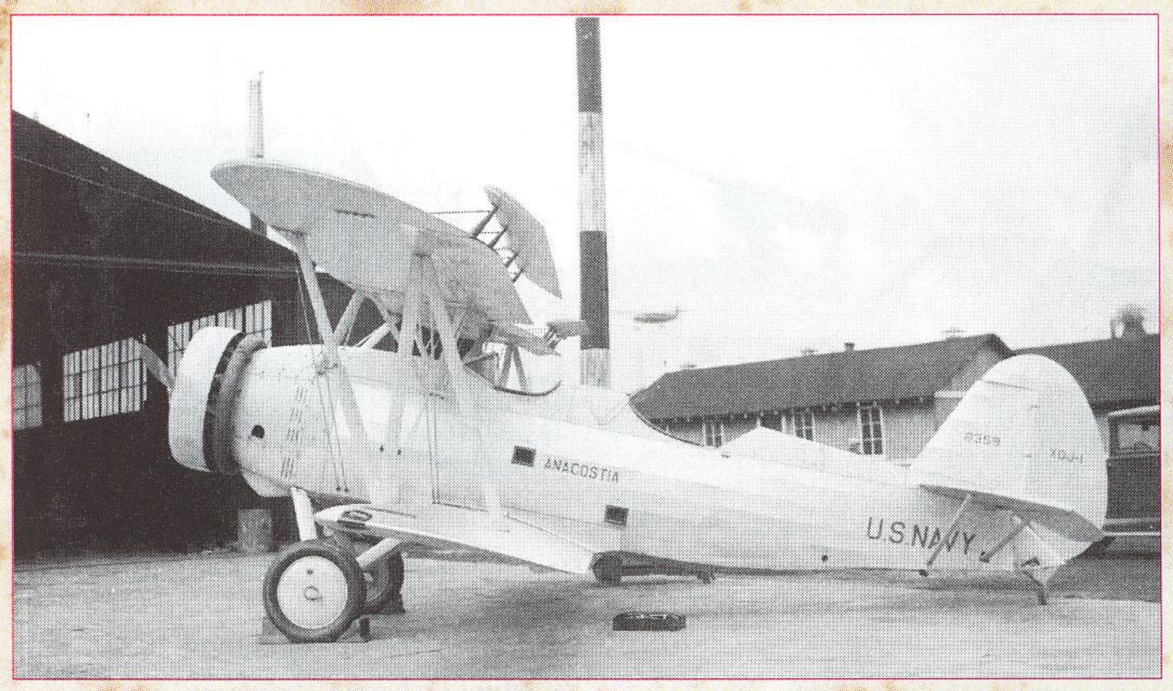
Berliner-Joyce OJ-2 (BuAer 9200)
VS-6B
USS Cincinnati, automne 1935.

Berliner-Joyce OJ-2 (BuAer 9576)
VN-6R
Anacostia (DC), automne 1935.

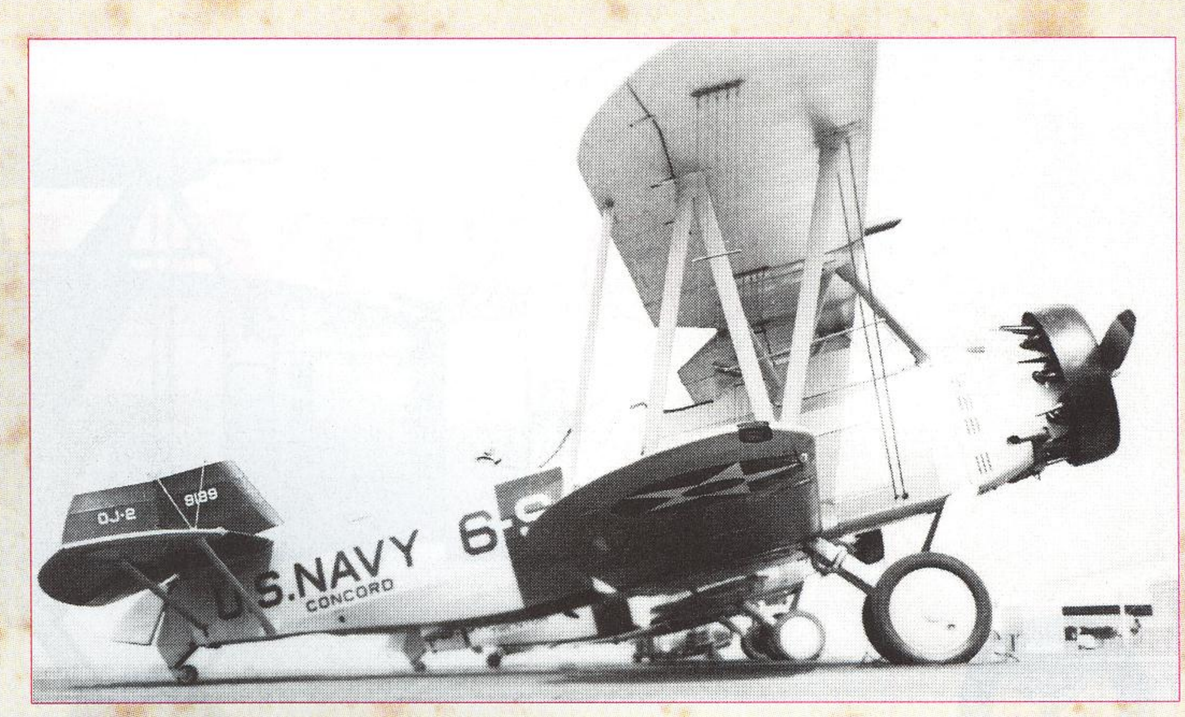
Berliner-Joyce OJ-2 (BuAer 9190)
NRAB Oakland, 1936.

Le gouvernail tricolore était caractéristique des unités de réserve de l'US Navy.

© P-A. Tilley - 2004



Le prototype XOJ-1 photographié sur la base d'Anacostia en 1934. Il sera radié le 31 octobre 1936 après 371,9 heures de vol.



Alignement de OJ-2 de la VS-6B au cours de l'été 1933. Le n° 9199 au premier plan, embarqué à bord de l'*USS Concord* est armé, ce qui est peu courant. Jugé en mauvais état général, il sera radié en février 1938.

Le OJ a cependant une carrière courte comme avion d'observation embarqué et les derniers exemplaires des deux unités précitées sont remplacés en février 1936 par des Curtiss SOC. Il faut néanmoins signaler qu'en trois ans, les deux unités n'auront perdu aucun OJ-2, ce qui est notable pour un avion de cette catégorie.

Dans la réserve

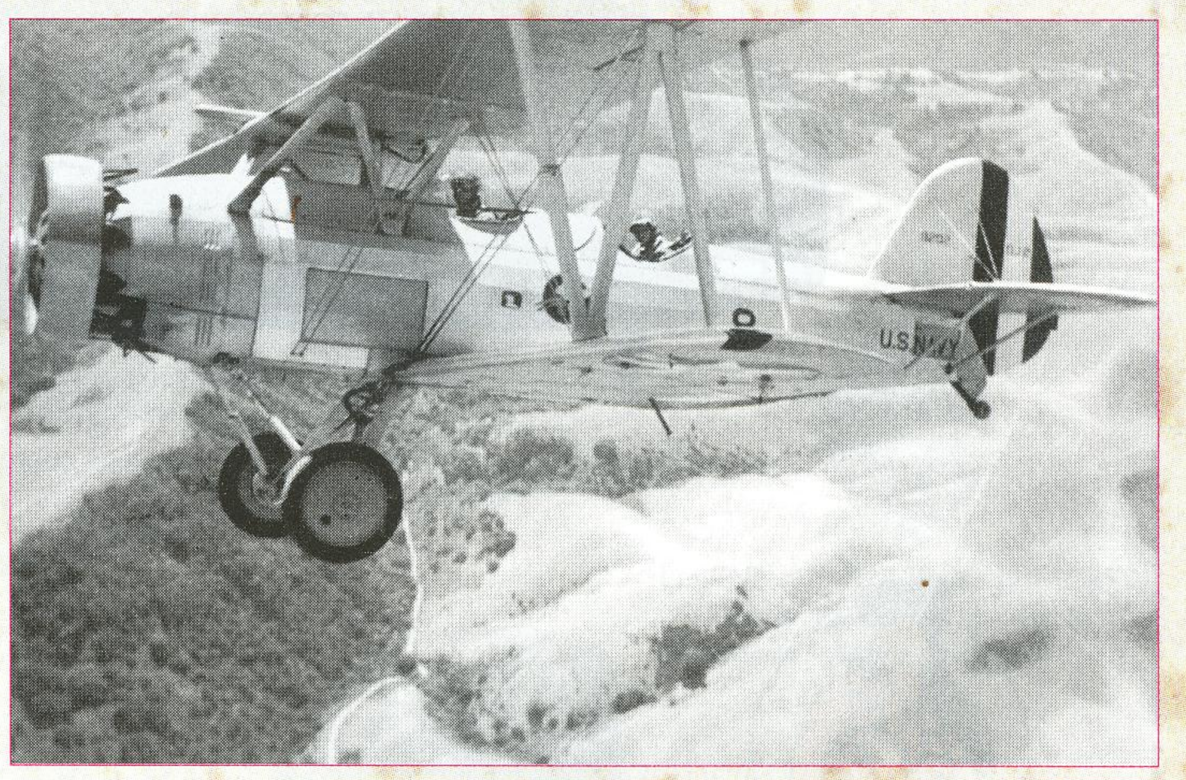
Comme signalé auparavant, les appareils de la dernière commande ne sont pas destinés à être embarqués sur les croiseurs, mais à servir à l'entraînement des pilotes de réserve de la marine et des Marines. C'est dans ces unités que le OJ va passer la plus grande partie de sa carrière. Les six premiers sont pris en compte à partir de septembre 1934 par la VN-6R à Anacostia, base de la marine à Washington (DC). Si les avions des unités régulières ne connaissent aucun accident pendant trois ans, les avions des unités de réserve ont moins de chance. En effet, le 4 juin 1935, le OJ-2 BuAer 9572 alors en service à la VN-6R d'Anacostia décolle peu avant midi pour un vol d'essai. Les roues viennent juste de quitter le sol quand le moteur connaît de sérieux ratés puis repart, puis tombe en rade pour de bon. Le pilote, le *2nd Lieutenant* H.D. South du corps de réserve des Marines n'a pas d'autre choix que de faire un amerrissage forcé dans le Potomac. Par chance, l'avion ne se retourne pas et le pilote s'en sort sans égratignures. Quant aux autres appareils, commandés spécifiquement pour la réserve, ils sont envoyés à Philadelphie pour servir notamment avec la VN-5R. Avec le remplacement des OJ-2 dans les VS, les avions rendus disponibles sont pris en compte par les unités de réserve ainsi que par d'autres bases navales (NRAB – *Naval Reserve Air Base*). Ainsi, en 1937, les NRAB de Boston-Squantum dans le Massachusetts (VN-1R), de Brooklyn dans l'état de New York (VN-3R), de Miami-Opa-Locka en Floride (VN-8R), de Norfolk en Virginie (VN-7R) de Glenview dans l'Illinois (VN-10R) et de Great Lakes (les deux proches de Chicago), de Detroit-Grosse Ile dans le Michigan (VN-9R), de Minneapolis dans le Minnesota (VN-11R), de Kansas City dans le Kansas (VN-17R) [4], de Long Beach (VN-13R) et d'Oakland (VN-14R), toutes deux en Californie, et de Seattle dans l'état de Washington (VN-15R), touchent des OJ-2, trois dans la majorité des cas. D'autres vont en recevoir par la suite, comme la NRAB St-Louis-Roberston dans le Missouri (VN-12R). Les avions sont parfois utilisés en pool avec les unités de réserve des Marines. Ils volent aux côtés d'avions périmés comme les Vought O2C ou SBU, les Grumman SF-1 et parfois d'avions encore plus surannés. Ils sont régulièrement utilisés pour les baptêmes de l'air lors des manifestations où l'USN recherche des nouveaux candidats pilotes.

Le OJ-2 n° 9197, probablement en 1933. Il est ici équipé de flotteurs. Cependant, les OJ-2 passeront le plus clair de leur temps à terre. Après avoir été embarqué sur l'*USS Memphis* pendant un an, il sera transféré sur le *Cincinnati* où il restera un an de plus.

[4] Certaines de ces bases de la marine partagent le terrain militaire avec l'AAS, comme la NRAB de Brooklyn sur le terrain militaire de Floyd Bennett ou celle de Fairfax pour Kansas City qui, elle-même, utilise les infrastructures de l'aéroport municipal !

Chose étonnante pour un avion des années trente, il connaît un taux de pertes par accident peu élevé, malgré une utilisation intensive par des pilotes réservistes. Il faut attendre plus de deux ans et demi pour que l'USN perde un autre OJ-2. Le 3 novembre 1937, le BuAer 9191 de la NRAB de Seattle entre en collision avec le Martin PM-1 BuAer 8294 lors d'un exercice. L'ACMM John D. Goodsell et son passager doivent sauter en parachute au-dessus de l'aéroport de Seattle. Un autre OJ-2, le 9190, est perdu le 16 janvier 1939 lors d'un vol de familiarisation. Le pilote, l'AvCadt B.R. McLaughlinn, rate son deuxième atterrissage sur la base d'Oakland et le bout de son aile droite touche le sol. L'avion pivote sur la droite et le train s'affaisse, causant des dommages irréparables. L'avion est radié. Un dernier OJ-2 est radié quelques semaines plus tard suite à un accident le 11 mai 1939 sur la base de Miami. Le pilote se présente trop haut avec une puissance trop faible et décroche. Il remet les gaz, mais le moteur ne répond pas tout de suite et le OJ-2 9577 fait un atterrissage très dur. Le fuselage est vrillé et l'avion est réformé le 30 juin.

C'est le dernier accident – aucun n'aura été mortel – que connaît l'OJ-2 dont la carrière se poursuit encore quelques années. Quand la guerre éclate en Europe, 29 OJ-2 figurent toujours dans les listes d'inventaire de l'USN. En plus des avions perdus par accident, certains ont été radiés, leur révision générale n'ayant pas été autorisée. L'avion est considéré comme obsolète et de ce fait sa disparition programmée. Cette dernière est néanmoins lente puisque qu'au 1er janvier 1941, il reste encore 15 OJ-2. Les derniers (9189, 9198, 9580, 9582) sont radiés des listes le 30 juin 1941. Au printemps de 1941, plusieurs cellules partent aux NAS de Norfolk et Jacksonville pour l'instruction des mécaniciens, mais ils seront envoyés à la casse avant Pearl Harbor. Beaucoup ont dépassé les 1 000 heures de vol, le 9197 atteignant même 2 351,4 heures de vol, démontrant que, si le OJ n'a pas été un avion très original, il n'en a pas moins été une machine fiable.



Deux OJ-2 (BuAer 9190 à gauche et 9202 à droite) affectés à la NRAB d'Oakland en 1936. Si la mitrailleuse fixe avant était fréquemment installée, la mitrailleuse arrière mobile l'était plus rarement. Ces deux appareils dépasseont les 1 000 heures de vol, le 9202 atteignant presque 1 800 heures. Si l'US Navy avait autorisé leur maintien en condition de vol, il semble assuré que quelques-uns auraient survécu à la guerre !

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Type : biplace d'observation embarqué.

Moteur : un Pratt & Whitney R-985-A Wasp Junior de 9 cylindres en étoile, développant 400 ch.

Dimensions : envergure : 10,26 m; longueur : 7,82 m.

Poids : maximal : 1 646 kg.

Performances : vitesse maximale : 243 km/h à 4 000 m; plafond pratique : 5 000 m.

Armement : une mitrailleuse légère fixe tirant vers l'avant sur le plan supérieur et une mitrailleuse légère mobile dans le poste de tir arrière.

Un pont trop loin

Airspeed Horsa Mk. I (RN733)
Remorqué par le Dakota KG570 du N° 512 *Squadron*, piloté par le *Squadron-Leader* G.T. Southgate, abattu par la flak. Equipage et passagers sains et saufs.

Armstrong-Whitworth Albemarle Mk. V (V1841)
N° 297 *Squadron*
Manston, 17 septembre 1944.

Hawker Typhoon Mk. Ib (MN585)
Flight Lieutenant Basil « Tatters » Tatham
N° 247 *Squadron*
Eindhoven, 22 septembre 1944.

Supermarine Spitfire Mk. IX (ML358)
N° 302 (*Polish*) *Squadron*
Ile-Vendeville, septembre 1944.

North American P-51D-10-NA (44-14495)
Lieutenant Frank Bouldin Jr.
352nd *Fighter Squadron*, 353rd *Fighter Group*
Raydon, septembre 1944.

Short Stirling Mk. IV (LJ566)
N° 620 *Squadron*
Fairford, septembre 1944.

Lockheed P-38J-25-LO (44-23670)
370th *Fighter Squadron*, 485th FG
Florennes, septembre 1944.

Hawker Tempest V (EJ783)
N° 274 *Squadron*
Coltishall, septembre 1944.

Republic P-47D-25-RE (42-26641)
Lieutenant-Colonel David C. Schilling
Commandant le 56th *Fighter Group*
Boxted, septembre 1944.

Douglas Dakota Mk. III (KG406)
N° 271 *Squadron*
Bakehill Farm, septembre 1944.

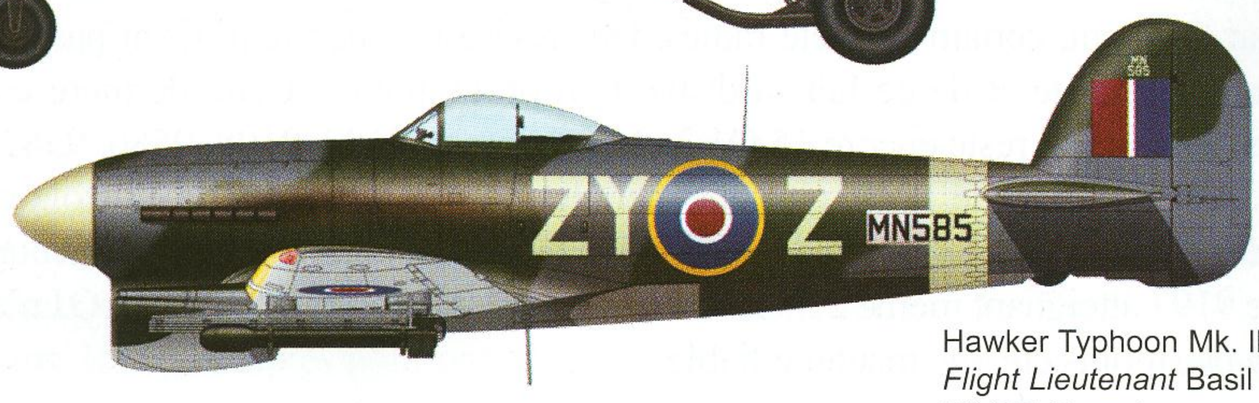
Gibson Refrigerator CG-4A-GN (43-41614)
Unité inconnue
Arnhem, septembre 1944.

General Aircraft Hamilcar
L'un des deux perdus à l'atterrissage à Arnhem le 17 septembre 1944.

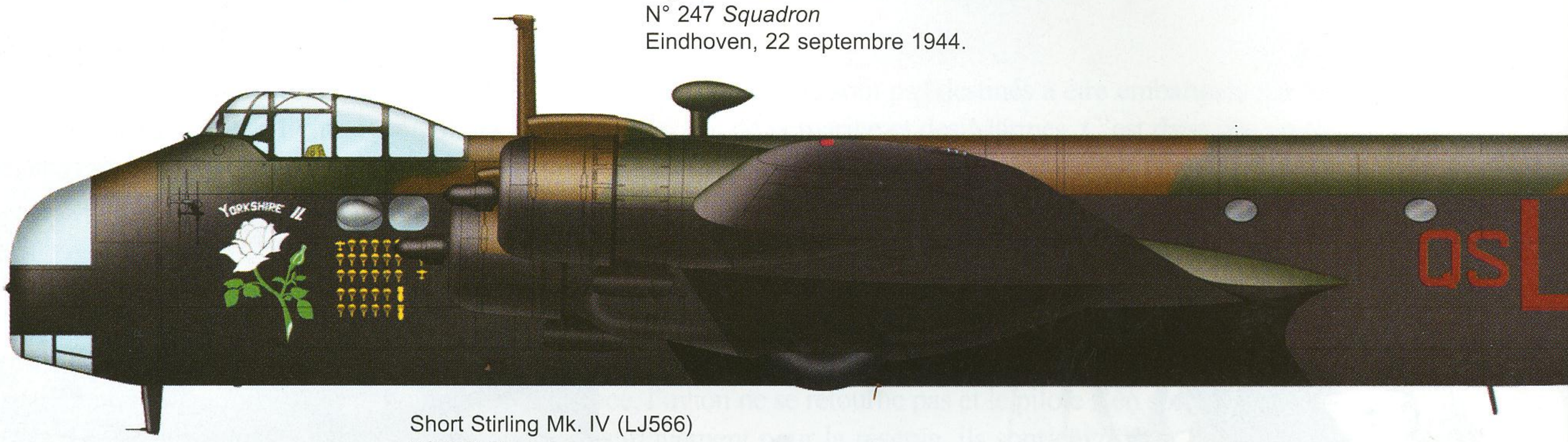
Opération "Market-Garden"

© P-A. Tilley - 2004

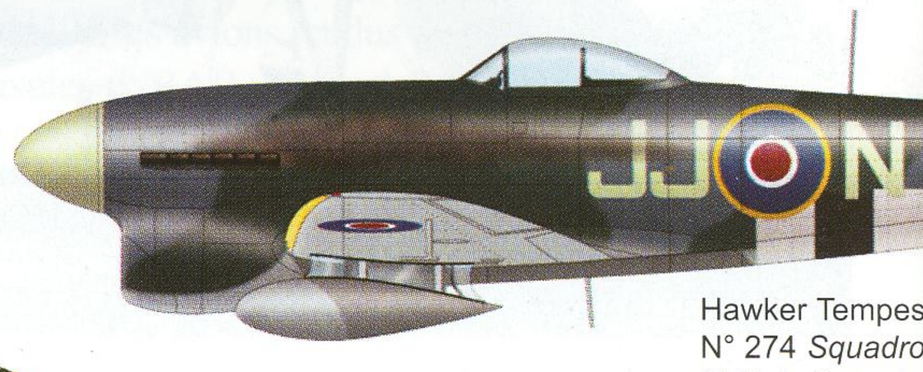
Airspeed Horsa Mk. I (RN733)
Remorqué par le Dakota KG570 du N° 512 *Squadron*, piloté par le *Squadron-Leader* G.T. Southgate, abattu par la *flak*. Équipage et passagers sains et saufs.



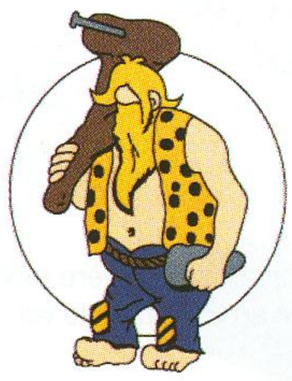
Hawker Typhoon Mk. Ib (MN585)
Flight Lieutenant Basil « Tatters » Tatham
N° 247 *Squadron*
Eindhoven, 22 septembre 1944.

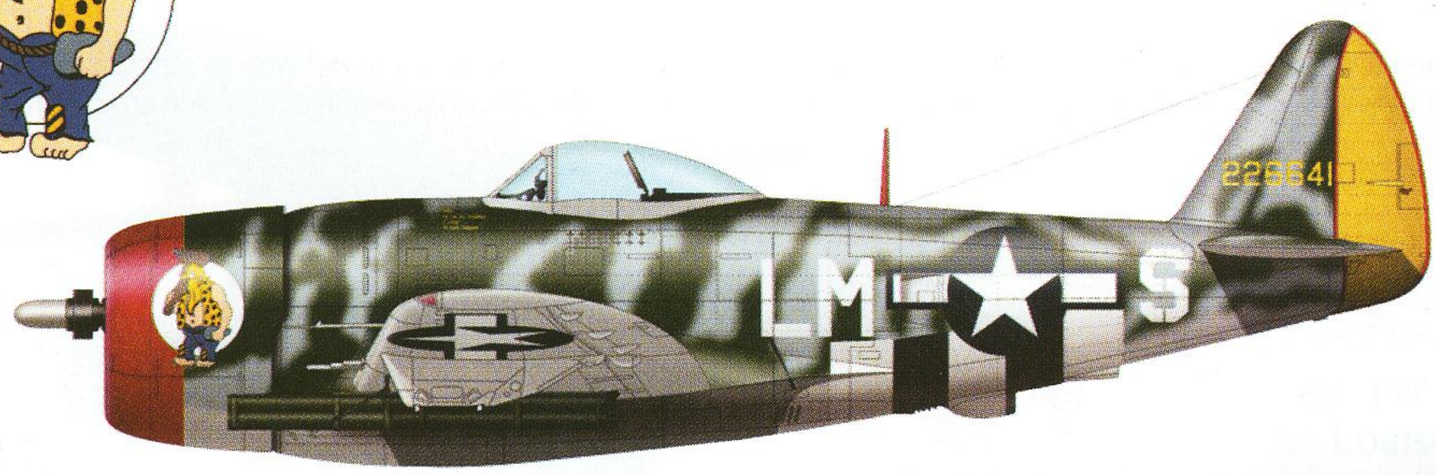


Short Stirling Mk. IV (LJ566)
N° 620 *Squadron*
Fairford, septembre 1944.

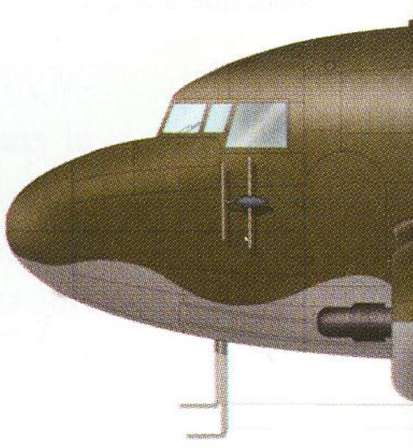


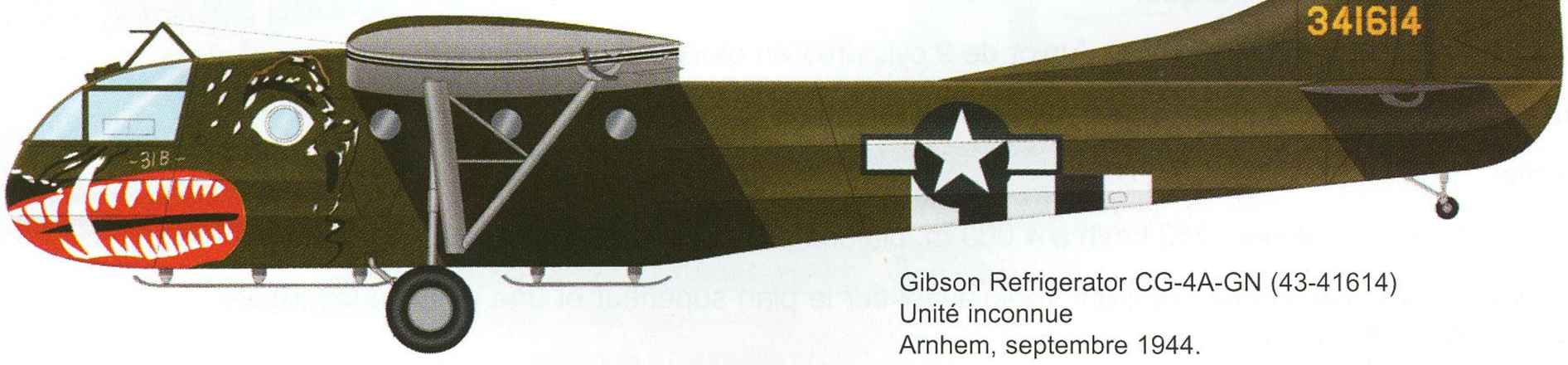
Hawker Tempes
N° 274 *Squadro*
Coltishall, septe





Republic P-47D-25-RE (42-26641)
Lieutenant-Colonel David C. Schilling
Commandant le 56th *Fighter Group*
Boxted, septembre 1944.



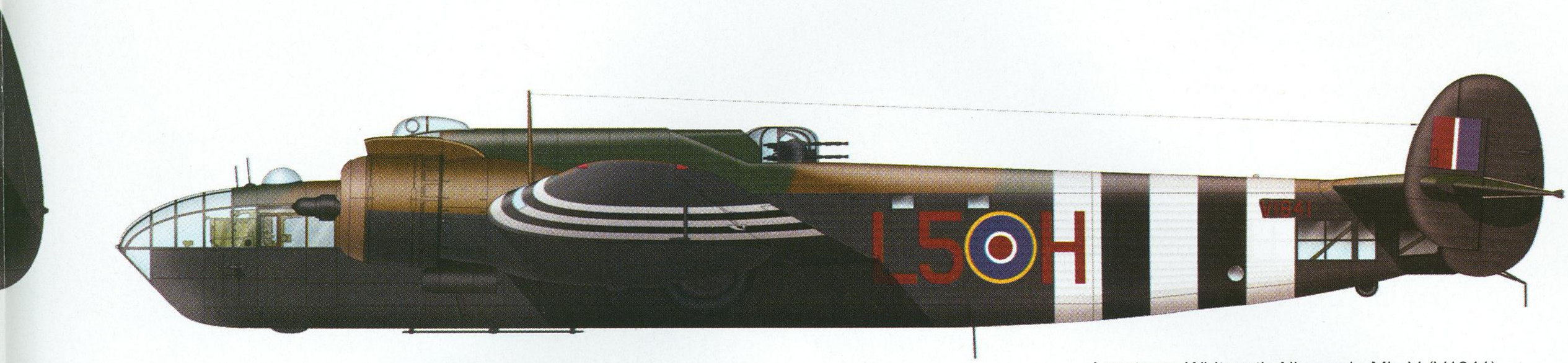


Gibson Refrigerator CG-4A-GN (43-41614)
Unité inconnue
Arnhem, septembre 1944.

Opération "Market-Garden"

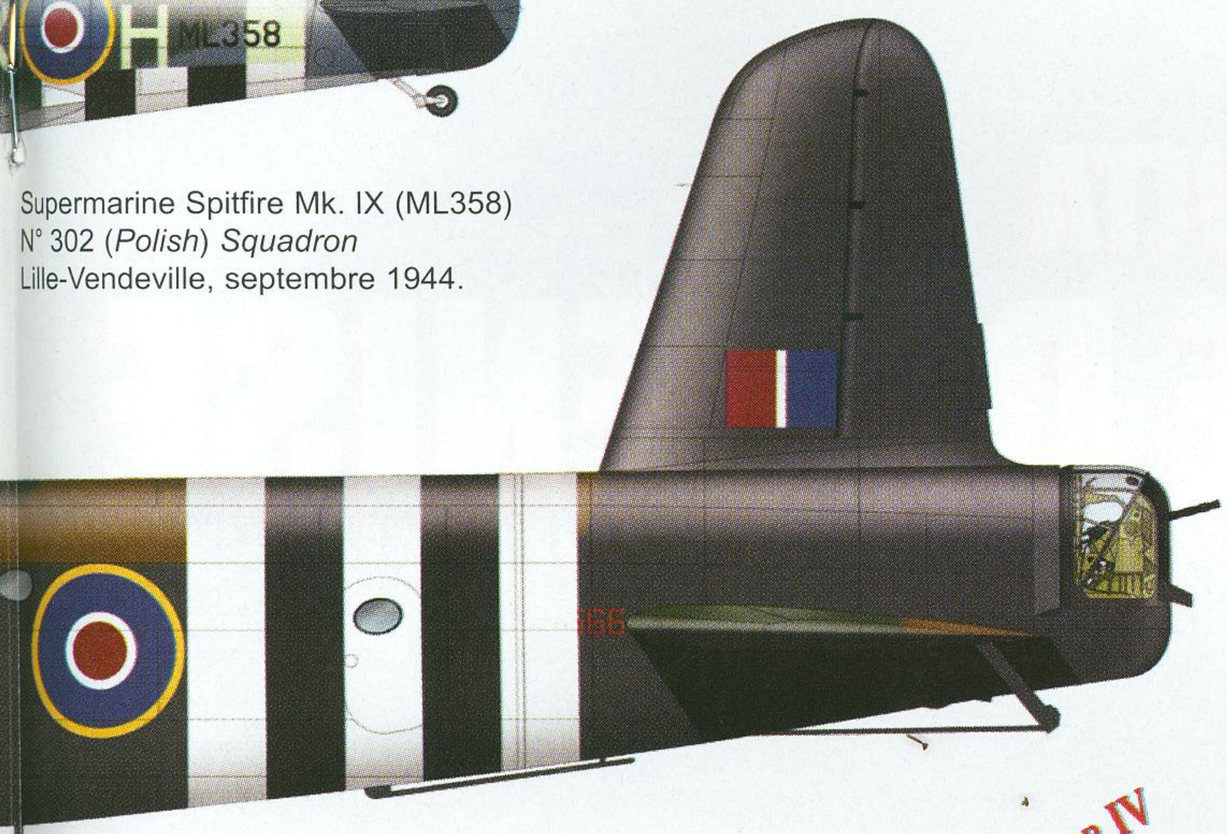
© P-A. Tilley - 2004

Un pont trop loin

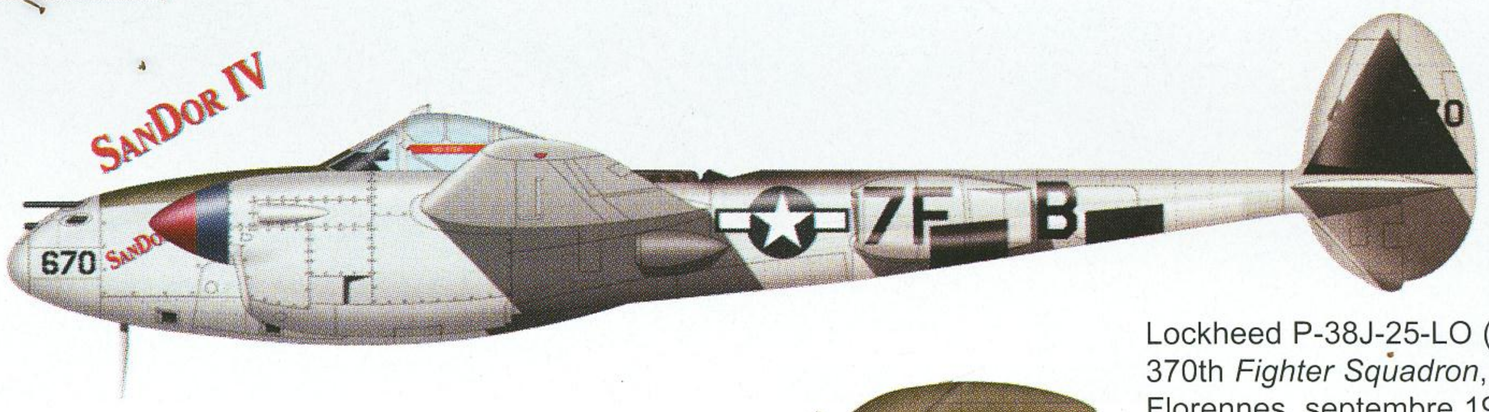


Armstrong-Whitworth Albemarle Mk. V (V1841)
N° 297 *Squadron*
Manston, 17 septembre 1944.

Supermarine Spitfire Mk. IX (ML358)
N° 302 (*Polish*) *Squadron*
Lille-Vendeville, septembre 1944.



North American P-51D-10-NA (44-14495)
Lieutenant Frank Bouldin Jr.
352nd *Fighter Squadron*, 353rd *Fighter Group*
Raydon, septembre 1944.

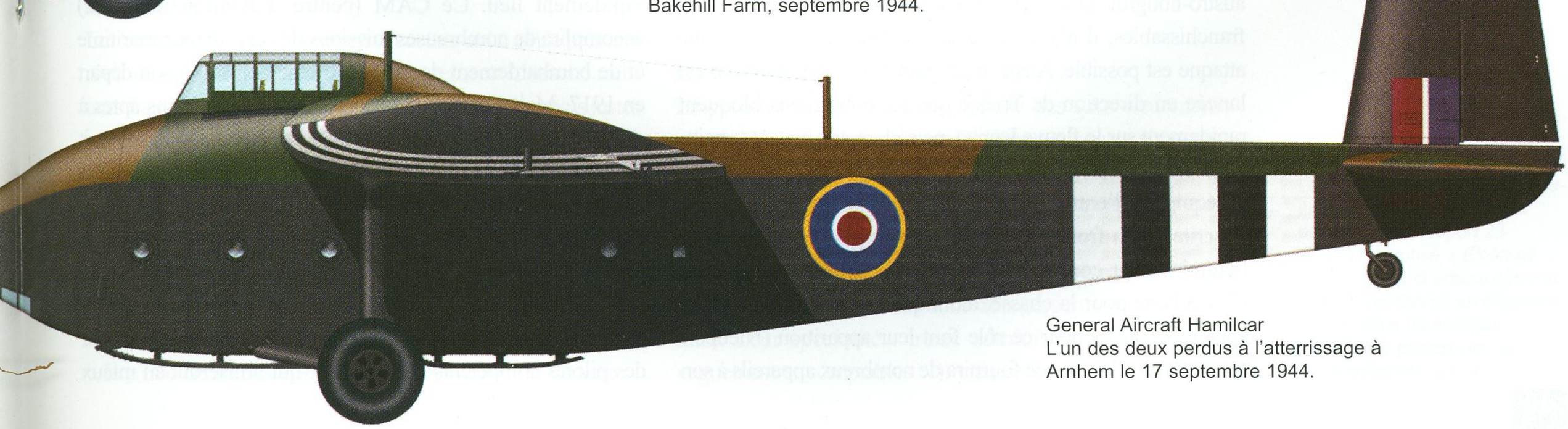


Lockheed P-38J-25-LO (44-23670)
370th *Fighter Squadron*, 485th FG
Florennes, septembre 1944.

lk. V (EJ783)

re 1944.

Douglas Dakota Mk. III (KG406)
N° 271 *Squadron*
Bakehill Farm, septembre 1944.



General Aircraft Hamilcar
L'un des deux perdus à l'atterrissage à
Arnhem le 17 septembre 1944.

ENTRE GUERRE ET DOLCE VITA

L'ESCADRILLE DE VENISE

David Méchin

Le royaume d'Italie n'est entré dans la première guerre mondiale qu'en mai 1915 aux côtés des Alliés occidentaux qui lui ont promis des extensions territoriales au Tyrol, sur l'Adriatique et dans l'empire Ottoman. Le gouvernement italien déclare alors la guerre au seul royaume austro-hongrois, dont les forces armées sont puissantes et aguerries par dix mois de conflit dans les Balkans. L'armée italienne, malgré son expérience gagnée lors du conflit contre l'empire ottoman en 1911, est mal préparée à cette guerre moderne. Les frontières avec l'empire austro-hongrois étant composées de montagnes difficilement franchissables, il n'y a guère que le long des côtes qu'une attaque est possible. Aussi, le 23 juin 1915 une offensive est lancée en direction de Trieste que les autrichiens bloquent rapidement sur le fleuve Isonzo, ne cédant que peu de terrain.
Dans le domaine purement aéronautique, l'aviation italienne est équipée à l'entrée en guerre d'appareils fragiles qui, selon les critères du front occidental, ne sont plus bons que pour l'entraînement, comme le Blériot 11. Sur ses 86 avions, aucun n'est adapté pour la chasse, alors qu'en France les premiers appareils conçus pour ce rôle font leur apparition (Nieuport 10, SPAD A). La France fournira de nombreux appareils à son nouvel allié (dont la quasi-totalité de ses avions de chasse) et autorisera la production sous licence de certains d'entre eux. Un programme de formation de pilotes italiens en France est également mis sur pied.
L'Italie manquant également d'hydravions de surveillance maritime, il est alors prévu par la convention navale du 10 mai 1915 que la France mette immédiatement à la disposition de son alliée une escadrille qui sera basée à Venise sur l'île de San Andréa. La marine nationale enverra un premier détachement le 25 mai et les premiers vols opérationnels ont rapidement lieu. Ce CAM (centre d'aviation maritime) accomplira de nombreuses missions de surveillance maritime et de bombardement de ports autrichiens jusqu'à son départ en 1917. Mais cette unité n'est pas équipée d'avions aptes à effectuer efficacement des missions de chasse. Or, dès la nuit du 24 au 25 mai 1915, les autrichiens ont lancé une attaque aérienne sur Venise, suivie d'autres villes du littoral italien.
Le plus souvent ces attaques sont le fait de l'aviation de la marine autrichienne, dont les hydravions à coque Lohner ne sont pas particulièrement rapides mais sont très fiables et disposent d'un long rayon d'action. Ils sont surtout servis par des pilotes compétents et audacieux qui utiliseront au mieux

durant toute la guerre les performances de leurs machines. Décollant des bases de Trieste et Pola, ils approchent Venise par la mer et jettent leurs bombes. En cas d'amerrissage forcé, des navires rapides de la marine autrichienne sont prêts à les secourir et à les remorquer jusqu'à leur base. Les attaques autrichiennes sur Venise font d'abord des dégâts psychologiques : savoir la cité des doges bombardée impunément par l'ennemi autrichien bouleverse l'opinion. Mais il y a aussi des dégâts plus matériels, car Venise abrite dans son Arsenal un important chantier naval où stationnent plusieurs navires alliés.

Les bombardements se répètent et aucune unité alliée présente n'est en mesure de s'interposer efficacement. L'attaché militaire français, le colonel de Gondrecourt, trouve les mots justes en télégraphiant à Paris le 24 juin 1915 :

« Les hydravions que nous avons envoyés à Venise répondent très imparfaitement, par leur lourdeur d'ascension, au but de protection contre incursion ennemie aérienne. Il me revient que mon collègue anglais aurait signalé à son gouvernement opportunité d'y envoyer quelques avions rapides avec personnel. Il y aurait peut-être lieu de ne pas laisser à l'Angleterre tout le bénéfice moral d'une mesure tendant à préserver une ville si chère par ses trésors artistiques à tout Italien. Sans préjuger de façon certaine de l'accueil qui serait fait à une proposition de cette nature, je crois qu'elle serait bienvenue, étant donné que l'Italie possède un nombre très insuffisant d'escadrilles et que, pour le moment, son matériel est en grande partie déjà vieux, manque de vitesse et ne peut s'élever à très grande hauteur. »

L'état-major français propose quatre avions Nieuport et leurs pilotes. Les italiens s'empressent d'accepter. L'escadrille N 92/I (I pour Italie) est née.

L'escadrille Nieuport de Mestre

Le premier contingent est composé des sous-lieutenants pilotes Brulard, Lachmann et Devienne auxquels s'ajoutent trois officiers observateurs : le lieutenant Romeyer et les sous-lieutenants de Lajaumarie et Pierron. Le capitaine aviateur Marcel de Chalonge en aura le commandement pendant toute la guerre. Avec les pilotes partent de Lyon le 13 août 1915, vingt-neuf hommes dont trois sergents et trois caporaux. Leur spécialité : treize administratifs (secrétaires, vaguemestre, comptables…), cinq mécaniciens, un menui-

Le lieutenant Frédéric Loiseau survole la cité des doges à bord de son Nieuport 23 n° 3561. Baptisé « *Elefante Nero* », celui-ci arbore comme insigne personnel un éléphant noir en train de charger. (Toutes les photos proviennent de la collection du SHAA)

L'escadrille de

La guerre de 14-18 telle que peu de soldats français l'ont vécue.
Ci-dessus, la Villa Paradiso et ci-dessous, à gauche, la Baronne de Windspeare, l'une des marraines de l'escadrille, et, à droite, deux belles élégantes à la plage.
Il est vrai que leur fonction d'ambassadeurs de la France contraignait les pilotes de la N 92/I à quelques sacrifices !

sier, un voilier, un infirmier et aussi deux ordonnances, un cordonnier, un tailleur… et quatre cuisiniers ! Le personnel a été soigneusement trié sur le volet. L'escadrille n'a pas qu'un rôle purement militaire, elle est aussi et surtout l'ambassadrice de l'armée française. L'installation s'effectue le 15 août 1915 sur la localité de Bazzera (près de Mestre, sur le continent) où se trouve un hangar d'aviation.

Les avions sont des Nieuport 10 et les premières patrouilles autour de Venise ont rapidement lieu. On peut sans peine imaginer l'émerveillement des pilotes quand ils survolent pour la première fois la perle de l'Adriatique et son lagon... L'escadrille doit protéger la ville mais aussi d'autres objectifs comme la base de dirigeables de Campalto. Les aviateurs de la N 92/I semblent bien accueillis par leurs compatriotes de la marine et à plusieurs reprises une collaboration a lieu entre eux. Dès le 5 septembre 1915, le Lieutenant Romeyer fait une mission sur un FBA en tant qu'observateur du lieutenant de vaisseau Roulier au dessus de la rade de Trieste où ils livrent deux combats et rentrent avec dix impacts de balles dans leur hydravion.

Le 18 septembre 1915, le ministère de la Guerre décide de porter l'escadrille à six appareils. Deux pilotes de renfort sont recrutés : l'un, expérimenté, est le médecin aide major de première classe Gabriel Espanet, volontaire pour servir dans une unité combattante, et issu comme Lachmann de la N 57. Le deuxième pilote, un débutant, est le lieutenant Chambarière, que le capitaine de Chalonge renvoie en France parfaire son entraînement. Il sera remplacé par le sous-lieutenant Darbos.

L'aviation de chasse italienne en étant à ses débuts, l'escadrille française, très vite sollicitée pour effectuer plusieurs missions sur le front de l'Isonzo, envoie un détachement plus ou moins permanent de deux pilotes relevés toutes les deux semaines sur un aérodrome proche du port de Grado, nommé Cascina Farello. En effet à Grado se trouve une petite base de la marine italienne qui abrite des patrouilleurs rapides et des hydravions ainsi qu'un détachement de l'escadrille navale française. La base autrichienne de Trieste n'est qu'à une trentaine de kilomètres, le front est encore plus proche. Un endroit idéal pour voir de l'action et les pilotes du détachement de Cascina Farello ne chômeront pas. Les premiers d'entre eux, les sous-lieutenants Lachmann et Brullard, arrivent le 19 octobre 1915. Le 21, chasse libre sur l'Isonzo. Le 22, ils escortent un bombardement italien sur Trieste et le 24, après quelques essais, ils y retournent avec le Nieuport de Lachmann sur lequel a été fixé un lance-bombes. Si Cascina Farello est un lieu pour l'action, c'est aussi un paradis pour les moustiques qui prolifèrent dans la lagune. Malgré la quinine, plusieurs pilotes français sont victimes du paludisme. Dès le 26 octobre, Lachmann, tombé malade, doit rentrer à Mestre.

Les hydravions autrichiens ont pendant ce temps bombardé Venise à plusieurs reprises, touchant l'arsenal mais aussi la ville historique. Ce que le Pape condamne avec force le 4 novembre, sans grand effet.

Les avions de la N 92/I commencent à gagner en efficacité. Le 18 novembre 1915 a lieu le premier combat notable qui a laissé une trace dans les archives : deux Nieuport et un hydravion français décollent pour contrer un raid autrichien de six hydravions. Le sous-lieutenant Lachmann est cité pour avoir mis en fuite quatre d'entre eux à 15 km des côtes avant qu'ils ne bombardent Venise, au terme d'un combat aérien de plus d'une heure. Il sera cité et décoré de la médaille de bronze de la Valeur militaire italienne, la première donnée à un pilote français.

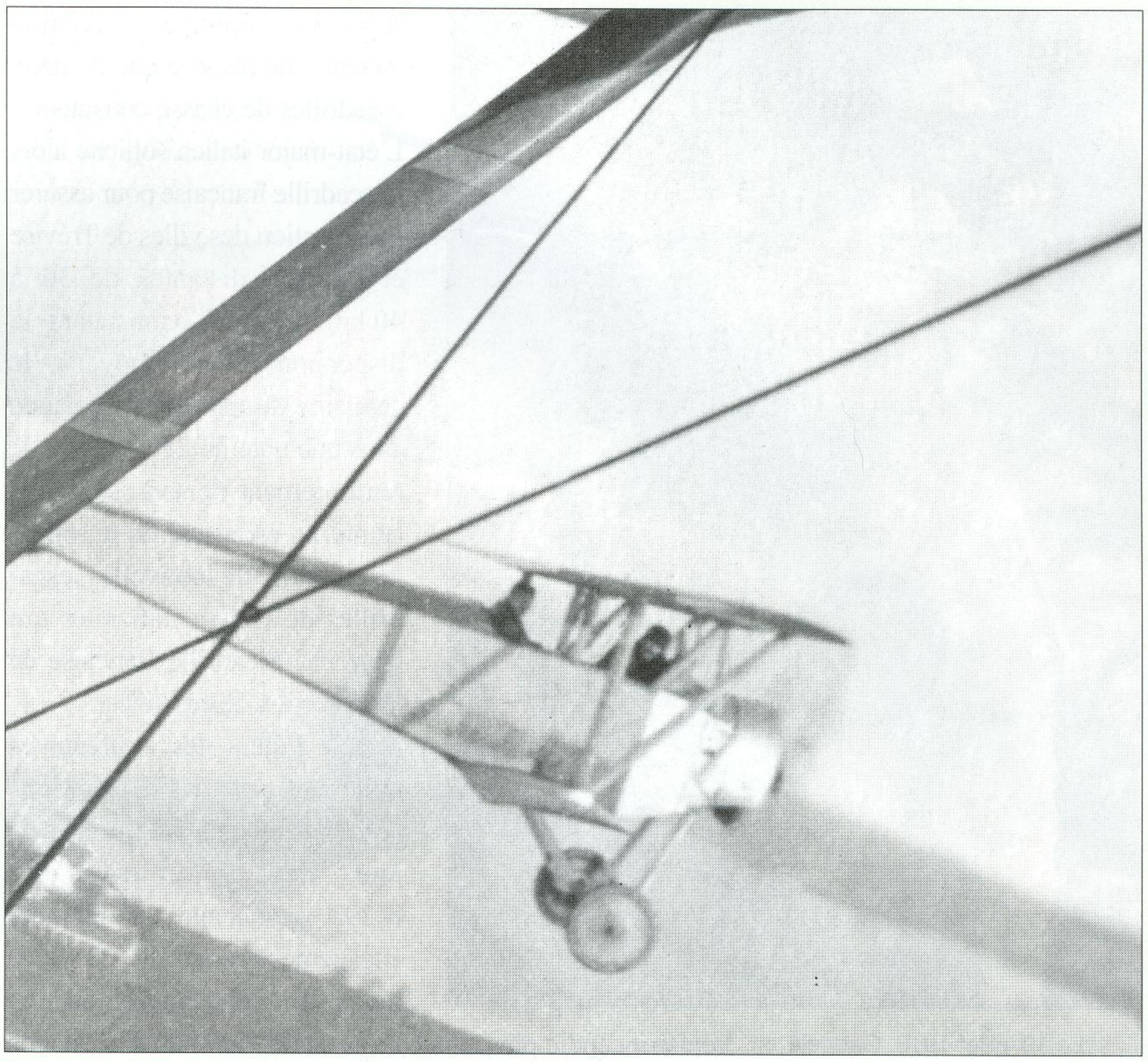
La Villa Paradiso ou la guerre à l'hôtel

L'aérodrome de Mestre se révèle cependant mal adapté pour défendre Venise car ce n'est qu'une fois l'ennemi repéré au dessus de la ville – c'est-à-dire trop tard – que les Nieuport peuvent décoller. De plus, le terrain de Bazzera étant détrempé par d'abondantes pluies hivernales, la décision est prise fin novembre 1915 de déplacer l'escadrille sur l'aérodrome de l'île du Lido, situé au sud-est de Venise juste à côté du chenal d'entrée sur la lagune. Le brouillard persistant empêchant tout vol, ce n'est que le 11 décembre que les six Nieuport 10 et les deux Nieuport 12 biplaces de la N 92/I gagnent leur nouvelle base. C'est un lieu beaucoup mieux adapté pour intercepter les Autrichiens puisqu'il croise leur approche vers Venise. C'est aussi, déjà à cette époque, une station balnéaire. Pour loger les pilotes, les Italiens réquisitionnent un hôtel au confort excellent dont le nom est tout un programme : la Villa Paradiso.

Ce cadre exceptionnel pour une escadrille de la Première Guerre mondiale sera le lieu de toute une vie de mondanités pour les pilotes. Tout d'abord, de par son rôle aussi politique que militaire, l'escadrille attire les visites d'officiels de tous rangs. Outre des militaires haut gradés comme le maréchal Foch, on verra plusieurs têtes couronnées comme les rois d'Italie, de Belgique et du Monténégro, ainsi que le Prince de Galles, le futur roi d'Angleterre Edouard VII, qui laissera son

autographe sur le menu de l'escadrille le 18 décembre 1917. Villa Paradiso aidant, l'escadrille sait recevoir et d'autres personnalités moins officielles viennent en nombre. Beaucoup de militaires, comme des officiers de navires alliés de passage à Venise, ou des aviateurs italiens dont le célèbre Gabrièle d'Annunzio également poète, écrivain, homme politique (voir Aéro-Journal n° 24) qui devient un habitué des lieux. On rencontre aussi des civils, financiers américains, artistes et écrivains, sans oublier de jolies marraines de guerre comme la Baronne de Windspeare. Le jour, les pilotes qui ne sont pas de garde ont un certain temps libre pour le tourisme ou la plage. La nuit, les pilotes ne volent pas et partent à Venise en canot à moteur participer aux réceptions que donne l'élite aristocratique de la ville qui tente de vivre comme si la guerre n'existait pas et qui multiplie les signes de courtoisie à l'égard des pilotes français.

Le 12 février 1916 arrive en Italie un détachement de quatre pilotes qui renforce appréciablement le potentiel de l'escadrille : les sous-lieutenants Xavier Garros et Jean Bignon et le lieutenant René Robert qui se spécialisera dans le pilotage de biplace. Ils sont accompagnés du lieutenant Daniel Chambarière, revenu de son entraînement complémentaire en France. Partent en revanche les trois pilotes du premier détachement, dont Lachmann.

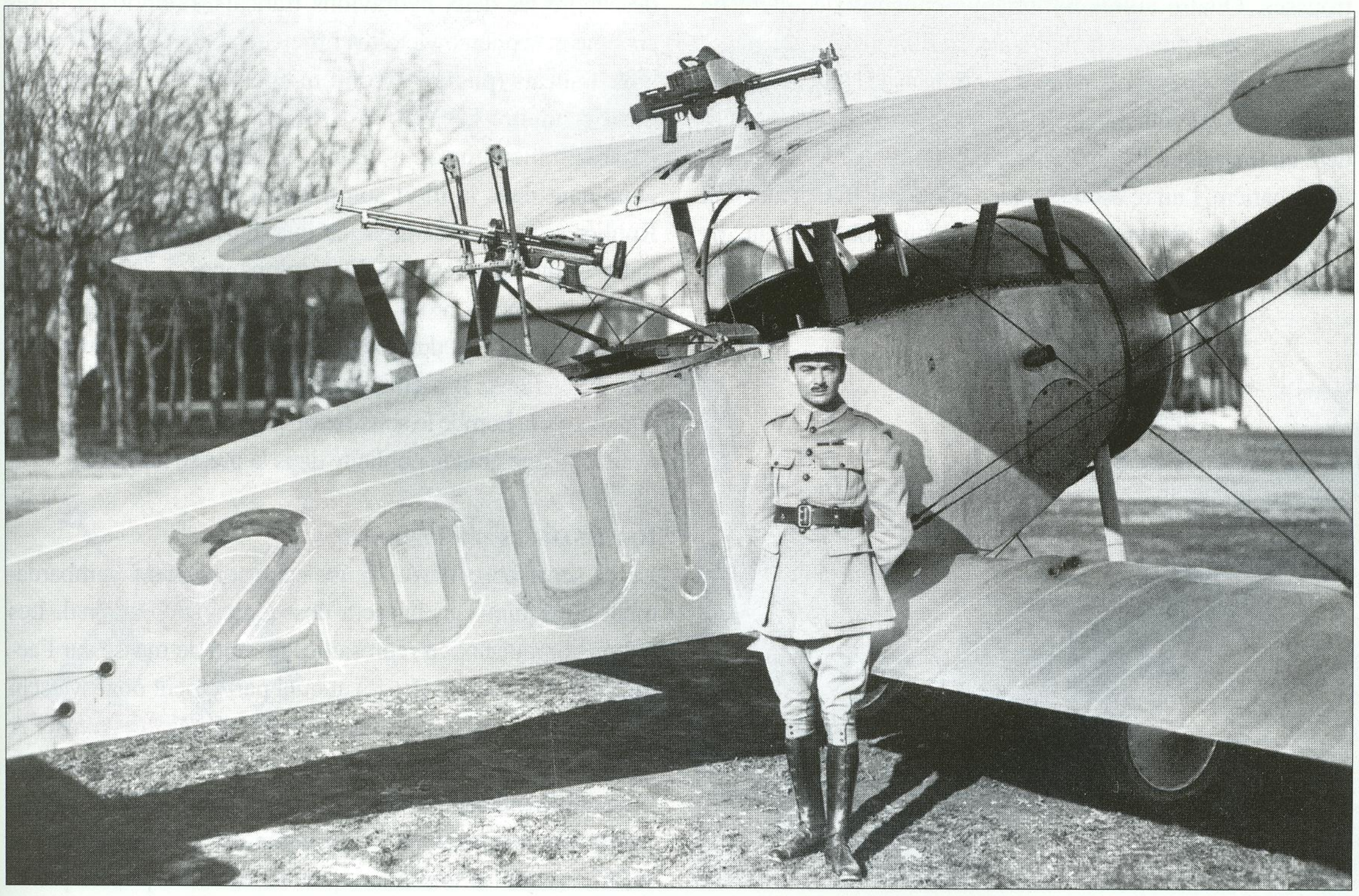


L'un des Nieuport 10 biplaces de la N 92/I en vol au-dessus du Lido.
On note l'absence de tout armement défensif. Mais, l'observateur emportait en général une carabine, au cas où...

Les batailles de l'Isonzo

Jusqu'au mois d'octobre 1917, l'armée italienne tente de s'emparer de la ville de Trieste et de percer le front. Pas moins de onze batailles sanglantes pour les deux camps n'aboutissent à aucune percée décisive et le front reste à peu près stable sur le fleuve Isonzo. Sur mer et dans les airs une guerre d'une autre nature a lieu, faite de raids souvent combinés d'hydravions, de navires de ligne, de sous-marins et de vedettes rapides lance-torpilles, que les italiens appellent MAS. Les français y prennent une part active.

Début 1916, l'escadrille compte maintenant huit pilotes et reçoit ses premiers Nieuport 11 armés d'une mitrailleuse fixe montée sur le plan supérieur et tirant hors du champ de l'hélice. Les décorations personnelles apparaissent sur les appareils : René Robert décore son Nieuport 12 d'un expéditif « ZOU ! »; Xavier Garros inscrit ses initiales dans un cercle et Bignon écrit le nom « Pinocchio » sur toute la longueur du fuselage. Il aura plusieurs autres décorations sur ses appareils successifs : un bouledogue mordant un pantalon, ainsi qu'un splendide faune allongé jouant de la flûte de Pan. Les décorations personnelles quelquefois flamboyantes seront monnaie courante sur les appareils de l'escadrille. Pendant l'hiver et le printemps, l'escadrille parfait l'entraînement de ses pilotes et patrouille autour de Venise.



Le Nieuport 12bis n° 2127 du lieutenant René Robert.
René Robert venait de la N 26 avec laquelle il avait remporté une probable. Il quitta Venise en décembre 1917 pour prendre le commandement de la SOP 106. Il fut grièvement blessé aux commandes de son Salmson 2a2 le 30 mai 1918.

L'escadrille de

Le 19 juillet 1916, Gabriele d'Annunzio (au centre) rend visite à la base du Lido. Le capitaine de Chalonge (de dos) et le sous-lieutenant Perron (à droite) lui présentent les Nieuport de l'escadrille.

À cette époque l'aviation italienne ne dispose que de deux escadrilles de chasse constituées. L'état-major italien sollicite alors l'escadrille française pour assurer la protection des villes de Trévise et Padoue, distantes de 30 à 40 km du Lido. Constatant la dispersion de ses moyens, le capitaine de Chalonge demande dans une note du 28 mai 1916 le renforcement de son escadrille, ce qui lui est refusé en raison de la création de nouvelles escadrilles de chasse italiennes qui libérent l'escadrille française de la protection de ces villes.

Avec l'été, les offensives italiennes et les opérations aériennes reprennent. Au mois de juin, l'escadrille, redésignée N 392, va connaître un important engagement aérien. Le 23 de ce mois, un raid autrichien sur Venise incendie plusieurs bâtiments de l'arsenal. Les Italiens préparent un raid de représailles d'envergure contre l'aviation ennemie à Trieste qui est lancé le 26. En liaison avec un groupe de torpilleurs rapides sur lequel a pris place le capitaine de Chalonge, un hydravion Macchi L 1 italien (copie conforme du Lohner autrichien) décolle de Grado et se dirige sur Trieste pour y lâcher quelques bombes et servir d'appât. Mais en route il croise le Lohner L 16 du déjà célèbre *Linienschiffsleutnant* Gottfried von Banfield, commandant de la base aéronavale de Trieste, qui à cette date a déjà remporté 7 victoires dont 3 officielles et dont l'hydravion de chasse constitue un des objectifs du raid. Le pilote italien Minciotti fait alors demi-tour pleins gaz vers Grado, Banfield à ses trousses. Quatre autres hydravions ennemis décollent de Trieste et se joignent à la poursuite. Les torpilleurs italiens se rapprochent alors de la côte et actionnent leur DCA sur les Autrichiens qui sont piégés : deux Nieuport français les attendent en tournant à haute altitude, l'un piloté par le lieutenant Chambarière, l'autre est un biplace piloté par René Robert et emmenant le lieutenant Romeyer comme observateur. Ils tombent sur l'hydravion de Banfield et Chambarière lui tire dessus avec sa mitrailleuse fixe tandis que l'équipage du « ZOU ! » se place sous l'as autrichien en volant de concert et l'arrose de la mitrailleuse mobile servie par Romeyer. Banfield parvient à fuir vers ses lignes. Les Nieuport s'intéressent ensuite aux quatre autres Lohner qui sont allés attaquer les torpilleurs. Ils repoussent les hydravions ennemis qu'ils criblent de plomb. C'est à ce moment que surgissent deux autres hydravions autrichiens venus du sud qui se lancent dans la bagarre. Mais un troisième Nieuport français, piloté par le « docteur » Espanet, leur barre la route et parvient à les repousser. Son carburant venant à manquer, il ne s'éternise pas et rentre à Cascina Farello où il retrouve ses camarades indemnes, ainsi que les marins italiens de la flottille de torpilleurs qui étaient aux premières loges pour voir le combat aérien.

Bien qu'aucun hydravion autrichien n'ait été descendu, cette opération est considérée comme un succès total et vaudra de vives félicitations aux quatre aviateurs français. Ce premier succès relatif est fêté dignement et quelques semaines plus tard, le 19 juillet, Gabriele d'Annunzio honore de sa présence le mess de l'escadrille. Il dédicace le menu des mots « Plus haut ! »

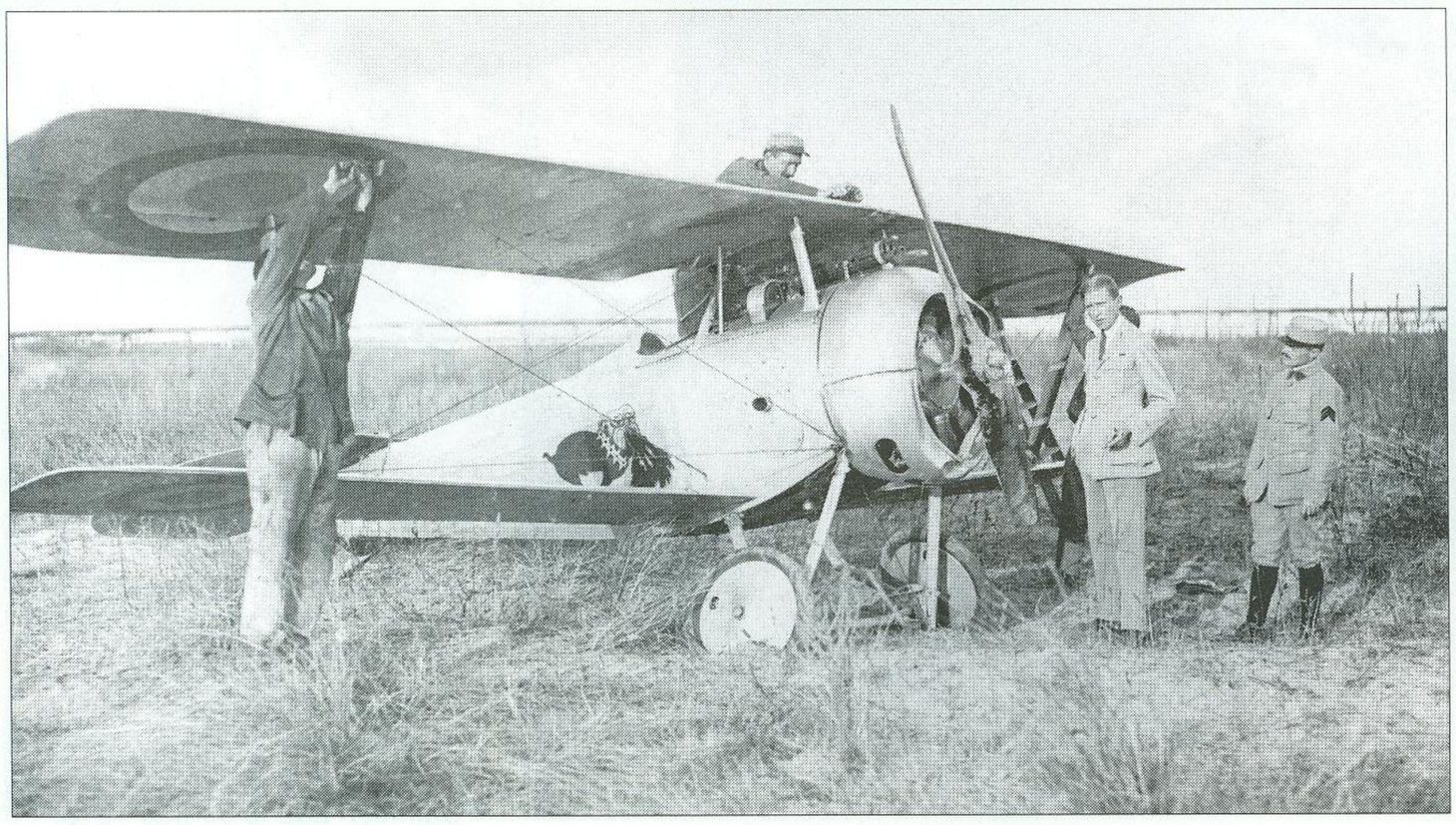
Coup dur pour la marine

Le 9 août 1916, les hydravions autrichiens réussissent une attaque majeure sur Venise en parvenant à couler le sous-marin anglais B10 à quai. Le 15 août 1916, les Italiens lancent leur premier grand raid de bombardement diurne sur Trieste. Sept hydravions sont du voyage : cinq Macchi L.1 italiens accompagnés de deux FBA français de l'escadrille navale. La N 392 fournit quatre Nieuport pour l'escorte, pilotés par le lieutenant René Robert, les sous-lieutenants Xavier Garros et Gabriel Trouvé, tandis que le « docteur » Espanet emmène le lieutenant Romeyer à bord d'un biplace. Les hydravions atteignent leur objectif, larguent leurs bombes et entament leur vol de retour. C'est là qu'ils sont interceptés par les Autrichiens, dont le Lohner L16 de Banfield qui parvient cette fois à descendre les deux hydravions français, remportant là ses sixième et septième victoires officielles. Si le premier hydravion français (pilote : second maître Duclos, observateur : quartier maître Le Meu) est secouru et remorqué par des navires italiens jusqu'à Grado, le second explose en vol entraînant dans la mort son pilote, l'enseigne de vaisseau Roulier, et son observateur, le quartier-maître Costerousse. Sans doute séparés des hydravions par le combat, les Nieuport français n'ont pu intervenir pour les protéger. La perte de Roulier est durement ressentie par les aviateurs français et italiens, il s'était distingué le 1er juillet 1915 en attaquant à la bombe le sous-marin autrichien U-XI, ce qui lui avait valu une grande publicité dans la presse italienne.

Représailles sur Parenzo

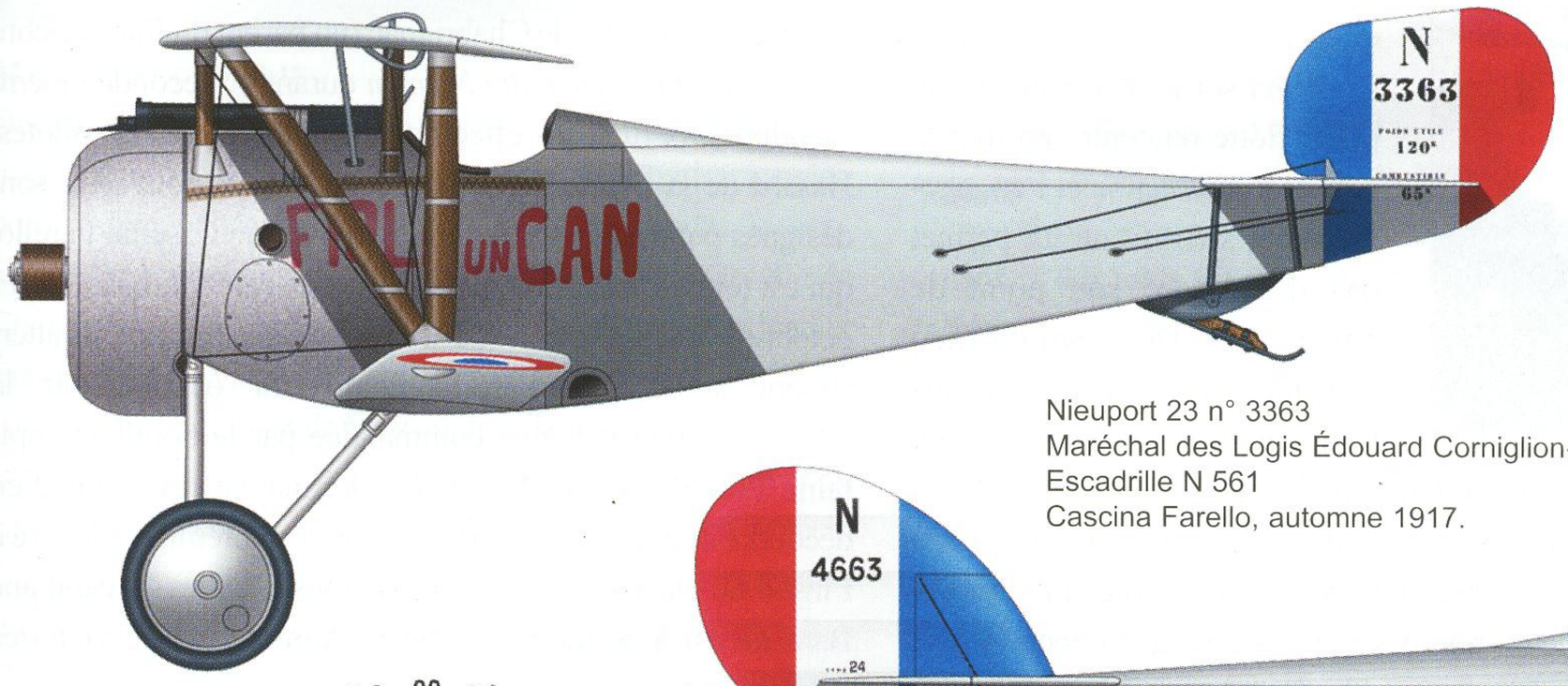
Le 13 septembre 1916, Venise subit un violent bombardement autrichien qui laissera des dégâts sur l'arsenal. Les Italiens organisent en représailles un raid de masse sur l'aérodrome de Parenzo (Istrie) auquel participent onze Macchi L.1 décollant en deux formations de Grado et Venise. À bord de l'un d'eux embarque Gabriele d'Annunzio. L'escadrille navale française fournit un FBA (pilote : second maître Duclos, observateur enseigne de vaisseau Woltz); la N 392 escorte le tout avec quatre chasseurs pilotés par le

Le sous-lieutenant Jean Bignon devant son Ni 24 N° 4663 décoré d'un bouledogue mordant un fond de pantalon (vraisemblablement autrichien).

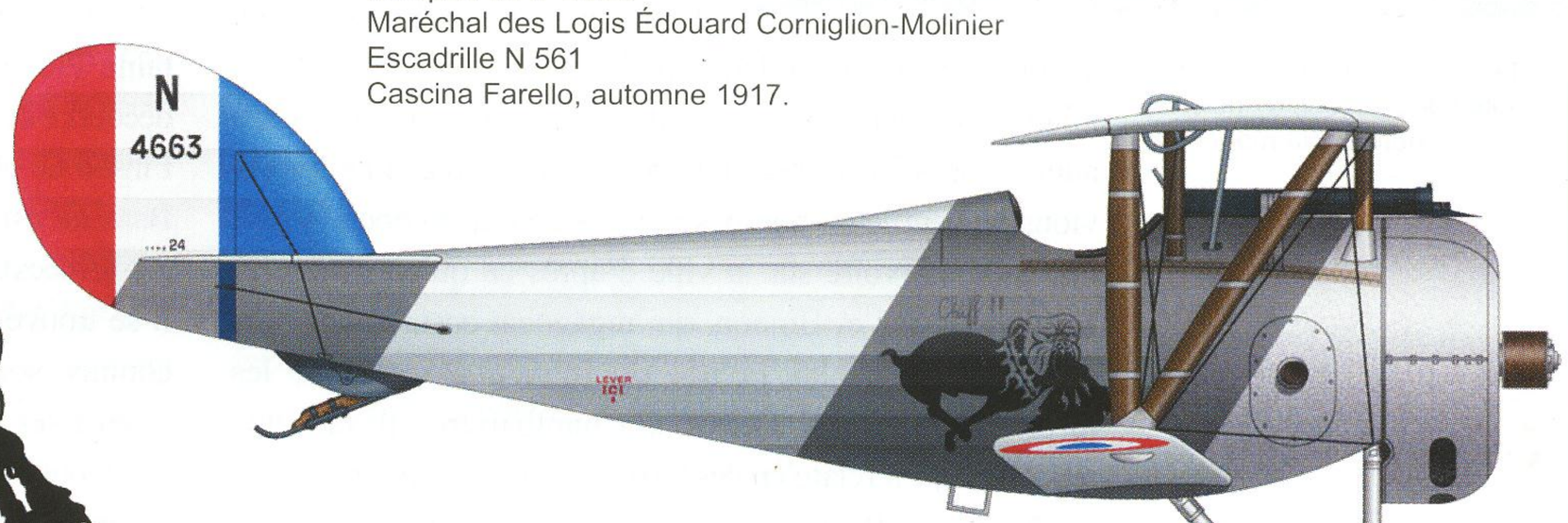


FIOL D'UN CAN

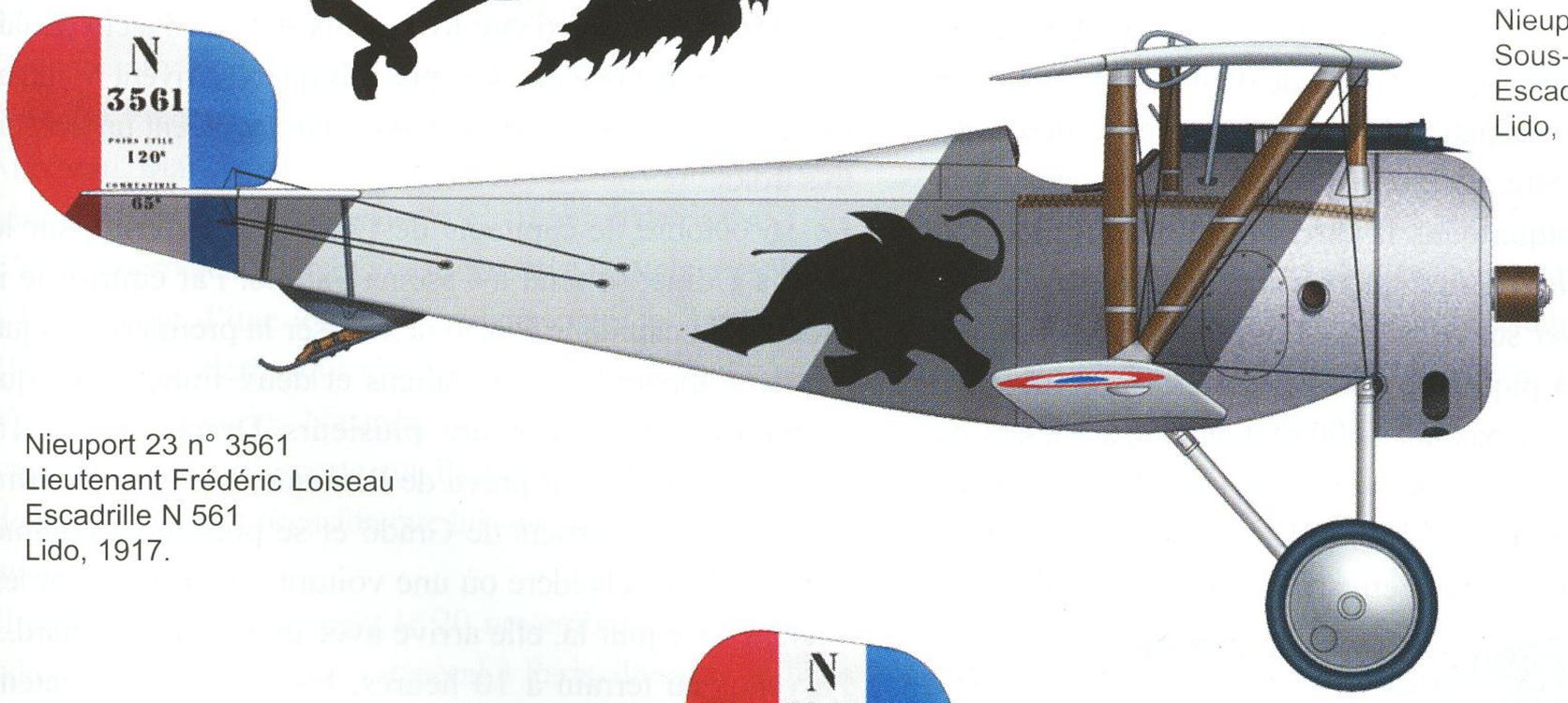
Nieuport 12bis n° 2127
Capitaine René Robert
Escadrille N 392
Lido, printemps 1917.



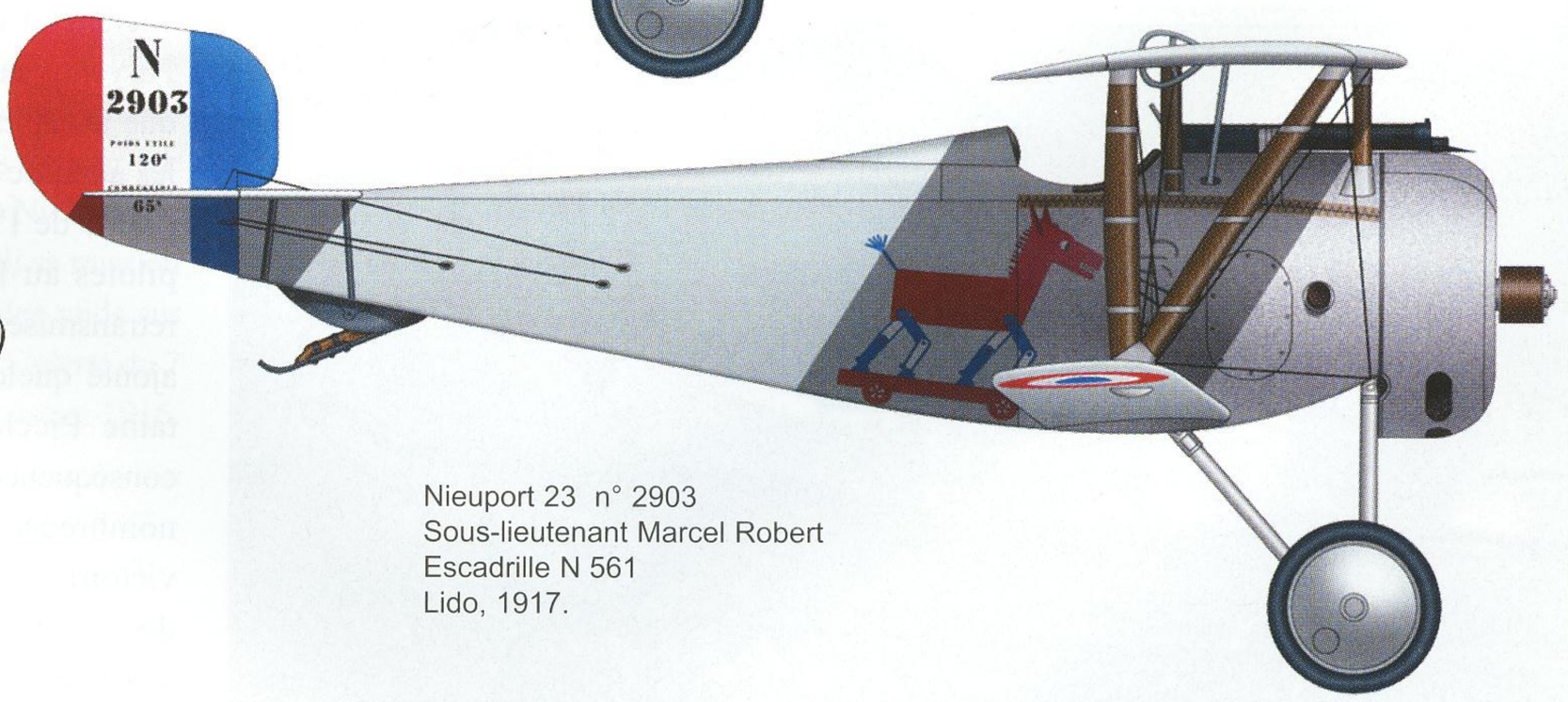
Nieuport 23 n° 3363
Maréchal des Logis Édouard Corniglion-Molinier
Escadrille N 561
Cascina Farello, automne 1917.



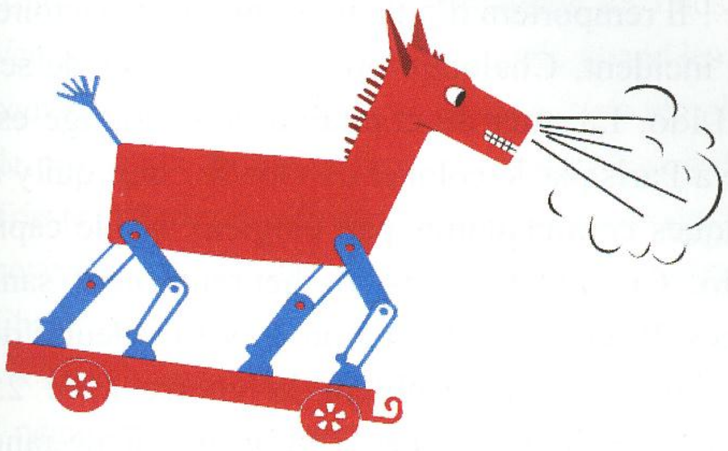
Nieuport 24 n° 4663
Sous-lieutenant Jean Bignon
Escadrille N 561
Lido, 1917.



Nieuport 23 n° 3561
Lieutenant Frédéric Loiseau
Escadrille N 561
Lido, 1917.



Nieuport 23 n° 2903
Sous-lieutenant Marcel Robert
Escadrille N 561
Lido, 1917.



© P-A. Tilley - 2004

L'escadrille de

Le sous-lieutenant Darbos. On note les chevrons d'ancienneté sur la manche.

lieutenant Chambarière et les sous-lieutenants Garros, Trouvé et Bignon. Dans le but de guider et éventuellement de secourir les avions de ce raid, la marine italienne doit déployer en mer des torpilleurs sur tout l'itinéraire de Venise jusqu'à une distance de 10 milles au large de Parenzo. Le capitaine de Chalonge demande d'y rajouter deux canots contre sous-marins pour couvrir les dix milles restants; lui-même prend place à bord de l'un d'eux et fait embarquer le lieutenant observateur Romeyer sur le deuxième. Cette petite flotte rencontre en mer la marine autrichienne et l'engagement qui s'ensuit ne lui permet pas d'atteindre son point de rendez-vous. Décollant du Lido à 16h40, les avions français rejoignent les hydravions peu avant l'objectif. Le soleil dans le dos combiné à quelques nuages permet aux avions d'arriver par surprise, aussi aucune opposition aérienne n'est rencontrée. Les hydravions lancent leurs bombes mais beaucoup tombent à côté des hangars, voire sur la ville d'après ce qu'en observent Garros, Trouvé et Bignon, qui regagnent ensuite leur base en ayant toutes les peines du monde à retrouver les torpilleurs italiens. Quant à Chambarière, il fait une rencontre qu'il relate en ces termes dans son rapport :

« Arrivé sur Parenzo quelques minutes avant les hydravions, je n'en suis reparti qu'après eux, vers 05h55. J'ai vu à ce moment-là, à une altitude d'environ 1 000 m, un hydravion autrichien qui gagnait le large. Je descendis pour le rejoindre. Ce que voyant, l'hydravion ennemi fit demi-tour, piqua dans la direction d'un torpilleur ou contre-torpilleur dont j'ignorais la nationalité. Assez loin avant d'arriver sur ce bateau, l'hydro lança ses bombes et continua à piquer en passant au-dessus de lui. Je le suivais toujours, passant à 600 m d'altitude au-dessus du torpilleur et à 400 m ou 500 m derrière l'hydro ennemi. À peine eus-je dépassé le torpilleur que je reçus, à bonne hauteur mais un peu en arrière, plusieurs obus. Je compris alors que j'étais au-dessus de torpilleurs autrichiens. Je continuais néanmoins, le torpilleur me suivant à toute vitesse. Je tirai alors environ 50 cartouches sur l'hydro ennemi, qui amerrit loin de la côte. Le torpilleur, renonçant à me poursuivre, se porta à son secours. »

Chambarière rentre au Lido à 19h10, après 2h30 de vol au-dessus de l'eau. Bien que sa victoire aérienne n'ait pas été confirmée (l'hydravion autrichien a été remorqué à sa base et réparé), l'escadrille française est félicitée par l'amiral italien commandant Venise et Chambarière est décoré de la médaille de bronze de la Valeur militaire italienne.

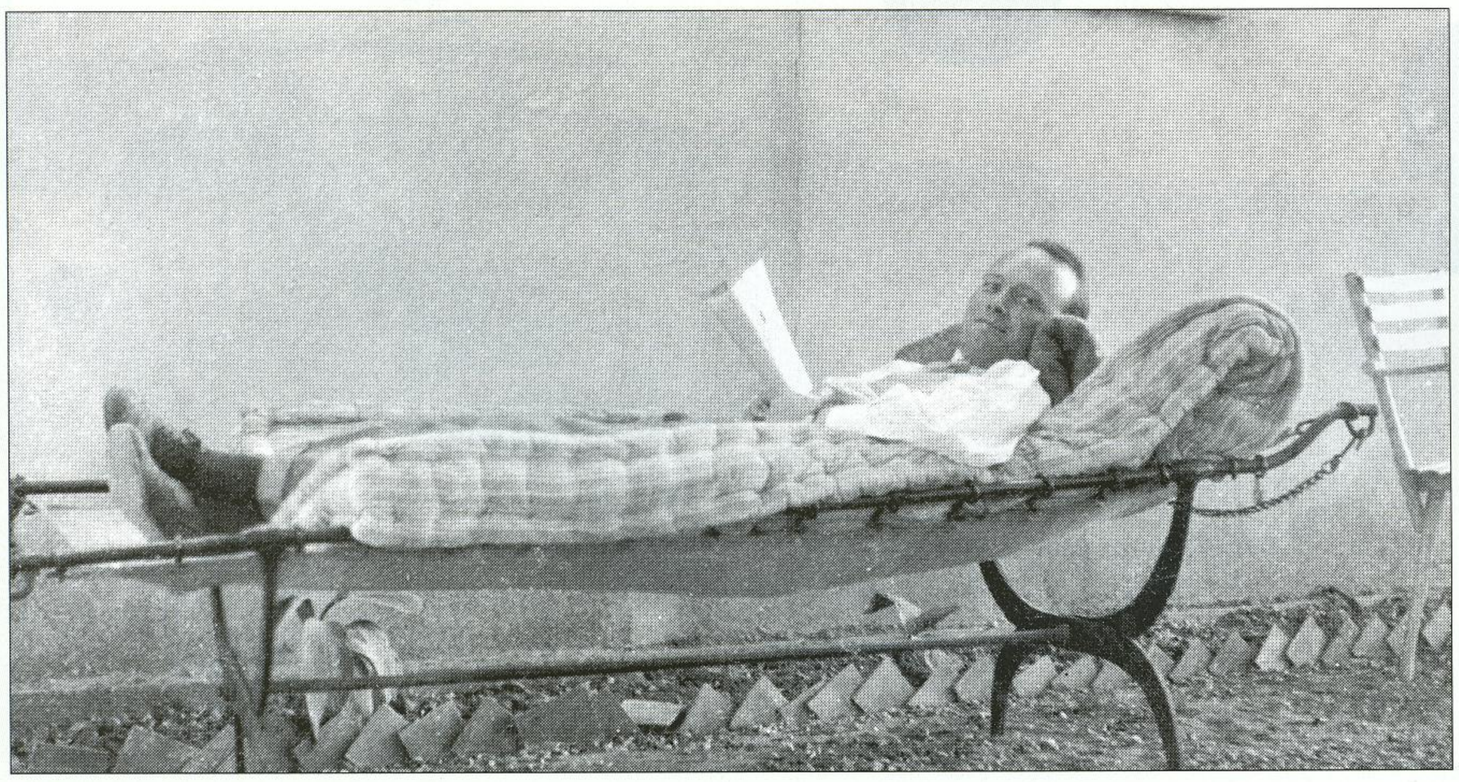
La chasse aux saucisses

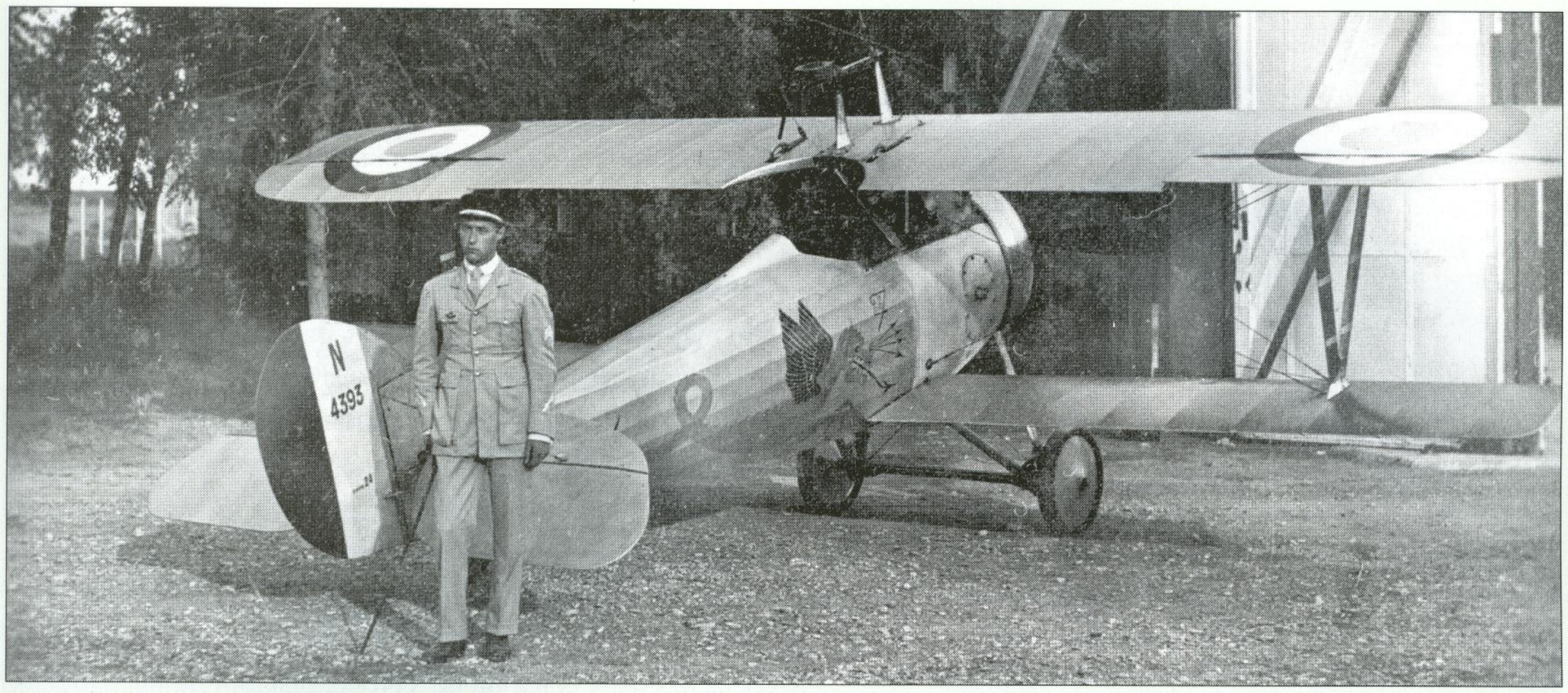
Le mois de septembre voit l'arrivée de deux nouveaux pilotes, l'adjudant André Melin et le maréchal des logis Marie Maurice de Geoffre de Chabrignac (un parent du futur célèbre as français du *Normandie-Niémen* durant la Seconde Guerre mondiale), portant les effectifs de l'escadrille à dix pilotes. Hasard de la courte paille ou pas, les deux nouveaux sont désignés pour partir sur le terrain avancé de Cascina Farello, qui est loin d'offrir le même confort que celui du Lido. Le 11 octobre 1916, après un vol d'une heure sans histoire, ils atterrissent à Cascina Farello également occupé par la 77ª *Squadriglia* italienne commandée par le bouillant capitaine Pier Ruggiero Piccio. Ce dernier ne rêve que d'en découdre avec l'ennemi et de remporter sa première victoire à l'instar de plusieurs de ses compagnons d'armes (le capitaine Baracca est à ce moment déjà titulaire de quatre victoires confirmées).

Il se trouve que plusieurs ballons d'observation autrichiens, connus sous le nom de « Drachens » et surnommés « saucisses » par les Français, ont fait leur apparition sur le front tout proche. Des fusées Le Prieur (ancêtres des roquettes air-air, destinées à enflammer les Drachens gonflés à l'hydrogène) viennent juste d'être livrées aux Italiens. Piccio en fait aussitôt équiper deux de ses appareils quand arrivent Melin et Geoffre, eux aussi armés de fusées, qui reçoivent un accueil très froid...

Le 16 octobre, le capitaine de Chalonge, en visite sur le front à Udine, se rend à Cascina Farello. Par courtoisie il propose au capitaine Piccio de réaliser la première attaque à quatre appareils, deux italiens et deux français, ce qui permettrait de surprendre plusieurs Drachens. Le 18 octobre 1916, le jour prévu de l'attaque, Melin et Geoffre quittent leurs quartiers de Grado et se présentent comme d'habitude à Belvédère où une voiture du terrain vient les chercher. Ce jour là, elle arrive avec une heure de retard... Parvenus au terrain à 10 heures, les Français constatent que le capitaine Piccio est parti chasser les Drachens sans les attendre ! Il remportera d'ailleurs sa première victoire. Averti de l'incident, Chalonge ordonne le retour de ses pilotes au Lido. La note du capitaine de Chalonge est retransmise à Paris par le colonel de Gondrecourt qui y a ajouté quelques commentaires peu élogieux sur le capitaine Piccio. Cet incident restera heureusement sans conséquences, Piccio continuera à prouver sa valeur à de nombreuses reprises et terminera la guerre avec 25 victoires aériennes homologuées, soit au troisième rang des as italiens. L'adjudant Melin, bien malchanceux, s'écrase en se posant au Lido et se brise une jambe. Il devra quitter l'escadrille pour un hôpital français.

Le maréchal des logis Marie de Geoffre de Chabrignac (dont le prénom usuel était Pierre) en pleine action. Il n'est autre que l'oncle de l'as du *Normandie-Niémen*.





Le maréchal des logis Loyseau de Grandmaison devant son Ni 24 n° 4393 arborant une superbe chimère sur les flancs. On note le montage de la mitrailleuse sur le dessus du plan supérieur.

Mission accomplie

Quelques jours plus tard, le 23 octobre 1916, une patrouille de trois Nieuport est affectée à la protection d'hydravions de bombardement Macchi L.1 et L.2 . Aux commandes, le sous-lieutenant Xavier Garros, le maréchal des logis de Geoffre de Chabrignac et un jeune nouveau venu de 18 ans, le brigadier Édouard Corniglion. Au-dessus de la ville côtière de Caorle (située à 50 km à l'est de Venise) ils se heurtent à trois Lohner autrichiens qui attaquent les bombardiers. Les Nieuport français s'interposent en compagnie de deux hydravions Macchi L.2 (plus puissants que les L.1). Xavier Garros parvient avec un Macchi L.2 à isoler un des Autrichiens, tandis que Corniglion et Geoffre s'occupent des deux autres. Le jeune Corniglion parvient à en toucher un et à mettre hors de combat l'observateur avant qu'il ne disparaisse dans un nuage. Celui engagé par Geoffre prend la fuite. Pendant ce temps, après plusieurs tirs, Garros parvient à forcer sa proie, le Lohner L.138, à atterrir près du rivage où son équipage, le *Seekadet* Franz Viranyi et l'Obs. Freiw. Hoch, est capturé. Cette victoire est à partager avec le pilote italien, le *Tenente di Vascello* Frederico Martinengo et son observateur Daniele Minciotti. Martinengo terminera la guerre avec cinq victoires aériennes confirmées obtenues sur hydravion de chasse.

L'hiver approchant, la météo se dégrade et les vols se raréfient à l'exception d'une journée mouvementée, le 7 novembre 1916 où une alerte, qui s'avèrera fausse, est déclarée sur Venise alors que les Nieuport français reviennent d'éprouvantes missions d'escorte sur Parenzo et Trieste. Chalonge demandera à cette occasion que lui soit laissée l'initiative des avions à engager.

Il communique également le 20 novembre 1916 une note adressée au grand quartier général à Paris, dressant un bilan de l'activité de l'année écoulée. Après quelques tentatives, les Autrichiens ont maintenant abandonné les raids de jour sur Venise et ne s'y aventurent que la nuit, quand les Nieuport ne peuvent les intercepter. L'escadrille a donc rempli sa mission de protection diurne et sans sa participation à des raids sur Trieste et Parenzo, elle ne volerait pas beaucoup. L'alerte du 7 novembre est la seule des mois d'octobre et novembre 1916. Chalonge écrit

« La mission de l'escadrille est devenue en quelque sorte négative [...] Au point de vue du prestige de l'aviation française en Italie, il est devenu indispensable de [lui] trouver une autre mission plus effective et lui permettant de montrer ses qualités ».

En représailles aux raids de bombardement de nuit autrichiens qui touchent Venise mais aussi d'autres villes italiennes, il propose de doter la N 392 d'une section de bombardiers Sopwith 1 1/2 Strutter avec lesquels il pense organiser des raids sur des villes autrichiennes éloignées du front comme l'a fait de France le capitaine de Beauchamp sur la ville de Munich, et dont l'arrivée en Italie fut très remarquée. L'adjoint du colonel de Gondrecourt, attaché militaire en Italie, appuie cette demande en notant que « Vienne n'est qu'à 350 km d'Udine ». Cette note restera sans suite, tout comme une demande de voir équiper l'escadrille de chasseurs SPAD.

Le troisième hiver de la guerre s'écoule sans trop d'incidents notables avec des vols d'entraînement et de plus rares missions et décollages sur alerte. Le 26 janvier 1917, le lieutenant Virolet est victime d'un grave accident et doit être évacué vers la France. Il est remplacé par le lieutenant Frédéric Loiseau qui s'ajoute aux nouveaux pilotes de l'escadrille, laquelle, compte-tenu de certains départs, en totalise désormais douze. Loiseau fait peindre un éléphant noir chargeant trompe en l'air sur son Nieuport baptisé « Elefante Nero ». Autre recrue de choix, le lieutenant Jean de Limur : futur metteur en scène, il dessinera pour les pilotes une tenue de sortie pour la vie mondaine de l'escadrille. Baptisée « petit marin », ce costume, peu réglementaire mais très élégant, contribue à uniformiser les tenues disparates des pilotes issus de diverses armes de l'armée de Terre.

L'action reprend vite ses droits pour les pilotes de Cascina Farello le 19 mars 1917 lorsque trois Nieuport poursuivent sans succès des hydravions autrichiens qui ont bombardé Grado. Par

Départ en mission pour le maréchal des logis Édouard Corniglion-Molinier, que l'on aperçoit en train de guider la manœuvre devant son Nieuport 21 n° 1953.

Ci-dessus et ci-dessous : le Nieuport 21 n° 1953 du maréchal des logis Corniglion-Molinier à l'atterrissage sur le terrain enneigé du Lido.

représailles, ils escortent peu après un raid sur Trieste. Le 22 mars 1917, la N 392 met en fuite des hydravions partis bombarder Venise qui larguent leurs bombes à l'eau.

Le 17 avril 1917 voit l'escadrille remporter une nouvelle victoire dans une journée particulièrement mouvementée au-dessus de l'Adriatique. Cinq Nieuport décollent sur alerte du Lido à 11h10, car des observateurs ont aperçu cinq hydravions ennemis se dirigeant sur Venise. D'autres Autrichiens sont signalés et les lieutenants René Robert et Xavier Garros décollent à leur tour et rejoignent des FBA italiens qui grimpent à la rencontre de l'ennemi. Robert aperçoit des Hansa Brandenburg W 13 et en engage un immédiatement en lui tirant 300 cartouches; il est aidé dans son action par un FBA italien. C'est alors que Garros tombe sur sa proie déjà endommagée et l'achève. L'équipage autrichien (pilote Planchner, observateur Szechny) pique et tente de se poser sur une mer mauvaise; l'appareil immatriculé K 192 s'y brise.

De la première patrouille ayant décollé du Lido, seul le lieutenant Darbos rencontre l'ennemi en croisant la route de deux hydravions à l'embouchure de la Piave qui évitent le combat.

L'histoire du K 192 perdu dans le mauvais temps n'est pas terminée car Italiens et Autrichiens enverront plusieurs hydravions pour tenter de le capturer ou de le secourir; trois hydravions seront perdus par les Italiens et les Français (dont celui du lieutenant de vaisseau Woltz, porté disparu avec son observateur, le quartier maître Coste). Au final, l'équipage du K 192 sera recueilli par un destroyer autrichien qui ramènera également deux équipages de FBA italiens repêchés sur les lieux. La journée n'est pas tout à fait terminée car à 16h07 deux hydravions autrichiens aperçus au sud-ouest font décoller sur alerte trois Nieuport de la N 392. Le maréchal des logis Corniglion aperçoit les appareils ennemis et les repousse vers Trieste.

Renforts à Cascina Farello

En mai 1917, s'attendant à une attaque autrichienne venue du Trentin, le généralissime italien Cardona dégarnit le front de l'Isonzo d'une partie de son artillerie lourde pour l'affecter à ce secteur. La N 392 est sollicitée pour y détacher quelques appareils afin que ceux-ci escortent des appareils français de réglage d'artillerie de « l'escadrille Espinasse », un regroupement de deux détachements des escadrilles V 210 et C 219. Quatre Nieuport commandés par Chambarière sont alors détachés dans la région de Vérone, bientôt rejoints par deux autres appareils commandés par le capitaine René Robert. Les pilotes français effectueront ainsi des vols au-dessus des Alpes. De Venise, quatre Nieuport menés par Garros escortent un raid de six Macchi L.3 sur Trieste. Le 15 mai 1917, Corniglion décolle du Lido pour intercepter deux appareils ennemis aperçus se dirigeant vers Choggia, au sud de la lagune. Vers 11h20, il les croise à une altitude de 4 200 m au-dessus du delta du Pô et attaque aussitôt l'un d'eux qu'il décrit comme un hydravion monoplace. Il lui tire 150 cartouches et l'atteint dans le fuselage; l'Autrichien part en vrille. Corniglion le suit mais sa proie disparaît dans la brume. Sa victoire ne lui sera pas confirmée, les Autrichiens ne perdant d'ailleurs aucun hydravion ce jour là.

L'été 1917 voit l'escadrille bénéficier de renforts qui font gonfler son effectif à dix-huit pilotes. Côté appareils, elle est équipée de 16 Nieuport (les modèles 17 ont remplacé les vieux modèles 11), d'un premier SPAD VII et d'un Sopwith 1 1/2 Strutter utilisé pour les missions de reconnaissance. Parmi les nouveaux pilotes, le maréchal des logis Loyseau de Grandmaison qui décore son appareil d'une chimère menaçante, le sergent Lévy et le caporal Etienne Robert qui ont déjà combattu sur le front français. Également un jeune officier, l'aspirant Marcel Robert, tout juste sorti de l'école de pilotage. De son passage à la N 392, il dira :

> « C'était une escadrille sans aucune valeur militaire…(rires)…Une embuscade de premier ordre ! Dès qu'on apparaissait, les bombardiers ennemis fichaient le camp. »

Il est vrai qu'au mois de juin 1917 l'action est extrêmement limitée, au point de voir le capitaine de Chalonge s'en inquiéter dans une note confidentielle. Il indique qu'aucun combat n'a été mené depuis plusieurs mois et que les rares alertes sont sans suite. Avec le prochain retour du détachement du Trentin, 18 appareils se retrouveront bloqués au Lido sans grande utilité. Il propose le retour de l'escadrille en France ou sa réduction à 10 appareils, ce qui suffirait à assurer la défense de Venise. Cependant aucune des deux solutions n'est envisageable par l'état major qui pense que l'aviation française doit prendre une part active aux combats en Italie, de plus l'escadrille d'hydravions française vient d'être rapatriée. Il est donc envisagé son maintien en Italie avec une participation plus active aux opérations du front de l'Isonzo. À la grande satisfaction des pilotes, l'escadrille restera basée au Lido, mais un détachement permanent de quatre appareils sera envoyé au terrain bien connu de Cascina Farello pour

Édouard Corniglion-Molinier

Le général Corniglion-Molinier (à droite) en compagnie du général Lauzin sur les poches de l'Atlantique en 1945.

Personnage hors du commun, Édouard Corniglion-Molinier est l'un des trois pilotes français à avoir remporté des victoires aériennes au cours des deux conflits mondiaux.
Sa vie commence le 23 janvier 1898 à Nice. Il mène de brillantes études qui le conduisent droit au notariat sur les traces de son père. Mais le jeune Édouard a d'autres aspirations. Son temps libre, il le passe sur l'aérodrome de Nice où il côtoye les plus grands pilotes de l'époque. Quand la guerre éclate, il s'engage dans les chasseurs alpins puis passe au 5e Dragons avant d'obtenir sa mutation pour l'aviation en octobre 1915.
Il passe son brevet avec succès à Ambérieu le 27 avril 1916 (n° 3315) et, après quelques stages de perfectionnement, il arrive en Italie le 17 octobre 1916. Une semaine plus tard, ce jeune brigadier de 18 ans participe à son premier combat aérien ! Sur ce front pourtant assez calme, il se distingue à plusieurs reprises par ses qualités de fonceur. Cela lui vaut de passer maréchal des logis.
Ayant contracté le paludisme, il doit être évacué en décembre 1917. Il revient en février 1918, mais obtient de rentrer en France en juin où il est affecté à la SPA 162. Il termine la guerre avec le grade de sous-lieutenant et un palmarès de 3 victoires officielles et 1 Drachen.
Démobilisé, il est affecté dans la réserve (il est promu capitaine de réserve en décembre 1929). Il reprend alors ses études, mais pas pour très longtemps. Reporter dans un grand quotidien du soir, il suit Malraux dans ses voyages au Moyen Orient et parcourt l'Afrique avec le pilote anglais Jim Mollison. En 1936, il rejoint Malraux en Espagne où la guerre civile fait rage.

Entre-temps, ayant racheté les studios de Nice, il produit quelques chefs-d'œuvre du cinéma français, comme *Drôle de Drame* de Marcel Carné ou *Sierra de Teruel*, adaptation cinématographique de *L'espoir* de Malraux.
Lorsque la guerre éclate, il est rappelé à l'activité et affecté à l'état-major de la 3e escadre. Commandant par interim du GC III/6, il est transféré au III/3 comme officier adjoint. Il rejoint enfin le III/2 avec lequel il participe à la destruction de quatre avions ennemis (trois Hs 126 et un He 111). Mis en congé d'armistice au mois d'août 1940, il s'engage à fond dans un mouvement de résistance. Arrêté et incarcéré à Marseille en décembre, il bénéficie d'un non-lieu début janvier 1941. Trois jours plus tard, il gagne le Maroc, première étape d'un long périple qui le conduit jusqu'à Londres, via Fort-de-France et New York. Il s'engage dans les FAFL en date du 15 mars 1941 et est promu commandant.
En novembre 1941, il arrive à l'état-major des FAFL au Moyen Orient et le mois suivant, il est nommé lieutenant-colonel. Il est détaché comme commandant du GRB 1 avec lequel il prend part aux opérations en Cyrénaïque.
En juin 1942, il est commandant des FAFL au Moyen Orient, puis retourne en Angleterre fin novembre pour prendre le commandement des FAFL en Grande-Bretagne. Il est maintenant colonel.
En novembre 1944, il reçoit ses étoiles de général de brigade aérienne et prend le commandement des forces aériennes de l'Atlantique.
Après la guerre, il devient commandant supérieur des écoles de l'Air et en mai 1946, il est promu général de division aérienne. Il est rendu à la vie civile le 1er août 1946.
Il occupe des postes d'administrateur au sein de plusieurs sociétés liées à la presse, au cinéma et à l'aéronautique. En novembre 1948, il entame une carrière politique qui le conduit du mandat de conseiller de la République du département de la Seine, à celui de sénateur et de député des Alpes Maritimes. Maire de Roquebillière, il prend le portefeueille de ministre d'État chargé du Plan en juin 1953, puis celui de ministre des Travaux publics avant de devenir Garde des Sceaux en 1957.
Édouard Corniglion-Molinier décède d'une crise cardiaque le 9 mai 1963 à Paris. Il est inhumé dans sa ville natale.
Ses décorations, tant françaises qu'étrangères, sont nombreuses : Grand Officier de la Légion d'honneur, croix de la Libération, croix de Guerre, médaille d'argent de la Valeur militaire (italienne), officier avec glaive de l'Aigle blanc de Yougoslavie, *Commander Legion of Mérite* (US), *Member of British Empire* (GB), etc.

L'escadrille de

Sur le terrain enneigé du Lido au cours de l'hiver 17-18, de gauche à droite : Xavier Garros, Marcel Robert, Jean de Limur, Jean Bignon, Frédéric Loiseau et GabrielTrouvé.

participer à des opérations sur le front. Le premier détachement part le 28 juillet 1917 sous les ordres de l'aspirant Marcel Robert promu sous-lieutenant à titre temporaire. On notera qu'une fois de plus, c'est un nouveau venu qui est désigné. Il sera remplacé par le lieutenant de Limur le mois suivant.

Entre-temps l'escadrille a été redésignée N 561 suite à la nouvelle numérotation des escadrilles de l'armée française. Elle se dotera après cette date de son insigne officiel, le chiffre 561 entouré de deux têtes de gondoles. Cet insigne restera un insigne de poitrine porté par les pilotes mais n'apparaîtra jamais sur les avions.

Les Autrichiens sortent brusquement de leur inaction le 14 août 1917 en lançant un raid de masse sur Venise composé de vingt hydravions et vingt appareils terrestres, qui causera d'importants dégâts à l'arsenal. Plusieurs appareils français décollent sur alerte et le lieutenant de Geoffre de Chabrignac, d'une altitude de 3 000 m, est le premier à engager les intrus. Il descend l'hydravion K 203 qui se pose sur l'eau à proximité de deux torpilleurs autrichiens qui commencent à canarder le Nieuport français. Geoffre pique et mitraille l'épave du K 203 en blessant un des membres d'équipage qui est finalement recueilli sur un torpilleur. L'hydravion, trop endommagé pour être remorqué, est sabordé.

Le 28 août 1917, une reconnaissance italienne découvre des mouvements de navires de ligne autrichiens dans le golfe de Trieste. Deux Macchi L.3 escortés par deux Nieuport français partent les bombarder sans grand succès; sur le chemin du retour, ils croisent la route d'un hydravion de chasse autrichien Hansa Brandenburg CC immatriculé A 14 qui leur fait face courageusement. Le maréchal des logis Loyseau de Grandmaison, en position favorable, lui pique dessus et ouvre le feu à 150 mètres, tuant le pilote, le *Seefähnrich* Bruno von Stransky-Stanograd.

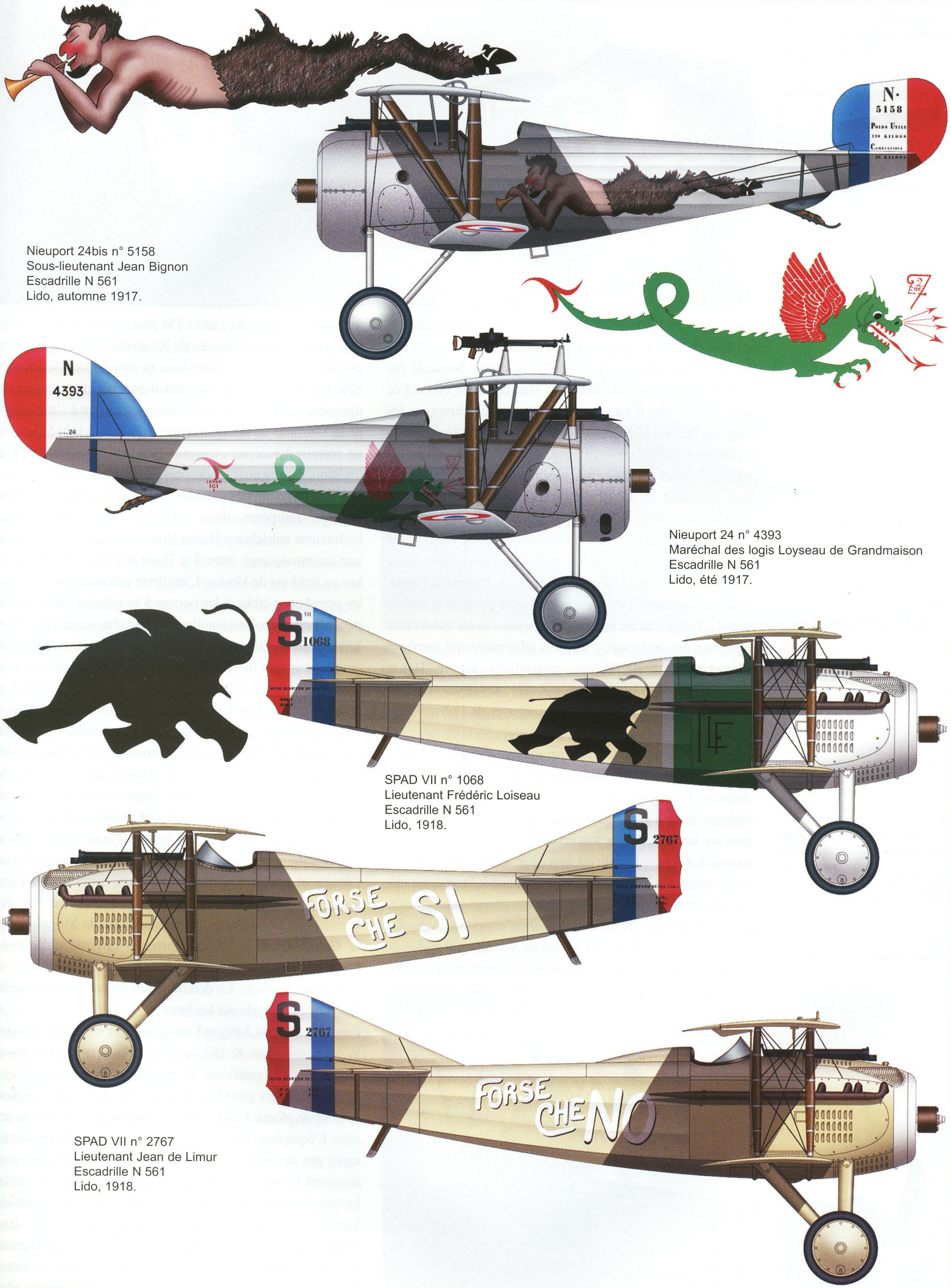
Les jours suivants voient le détachement de Cascina Farello protéger des raids de bombardement sur Trieste, en compagnie des nouveaux hydravions de chasse Macchi M5. Les appareils escortés sont des hydravions de bombardement ou des trimoteurs lourds Caproni. Le 1er septembre a d'ailleurs lieu un combat aérien, sans perte de part et d'autre. Le 4 septembre 1917, après une autre escorte de raid, l'escadrille est sollicitée pour une reconnaissance aérienne « stratégique » ordonnée par l'amirauté italienne et destinée à observer d'éventuels navires ennemis entre la côte croate et l'île de Krk (prononcer krouck). Ce raid n'est pas une mince affaire, l'objectif est distant de plus de 120 km et implique un survol direct des postions ennemies. La reconnaissance est effectuée par le Sopwith 1 1/2 Strutter piloté par le maréchal des logis Corniglion et emmenant comme observateur le lieutenant Olphe-Gaillard, un ancien membre de l'escadrille Espinasse passé à la N 561. La mission se passe sans mauvaise rencontre particulière, si ce n'est l'artillerie anti-aérienne austro-hongroise qui salue leur passage à chacun des ports survolés. Aucun navire ennemi d'importance n'est aperçu et Corniglion fait demi-tour vers le nord-ouest, contournant Trieste et remontant la côte de l'Istrie. Arrivés au dessus du petit port d'Umago, ils rencontrent deux Macchi M5 et deux Nieuport français envoyés pour les escorter au retour. L'un des Nieuport ne rentre pas sans que les autres ne se soient rendus compte de son sort. En recoupant les documents, il semble que le pilote français, le maréchal des logis Jean Tétard, ait été abattu par l'artillerie anti-aérienne à Punta Salvore et se soit écrasé. Grièvement blessé, il est recueilli et soigné par les Autrichiens, mais il décède de ses blessures le lendemain. Il est le premier tué de l'escadrille.

Le détachement de Cascina Farello va continuer à participer à plusieurs escortes de raids durant lesquelles le maréchal des logis Corniglion va se distinguer. Le 6 septembre 1917 il affronte sans résultat 3 avions ennemis au cours d'une mission d'escorte d'un hydravion sur le mont Hermada; quatre jours plus tard l'artillerie anti-aérienne ennemie touche son appareil et le blesse à la jambe.

Le désastre de Caporetto et ses conséquences

Le 24 octobre 1917, débute la grande offensive germano-autrichienne de Caporetto qui parvient à percer de manière préoccupante les lignes italiennes au nord du front de l'Isonzo.

Le sous-lieutenant Jean Bignon dans son Nieuport 24bis n° 5158 magnifiquement décoré d'un faune jouant de la flûte de pan.



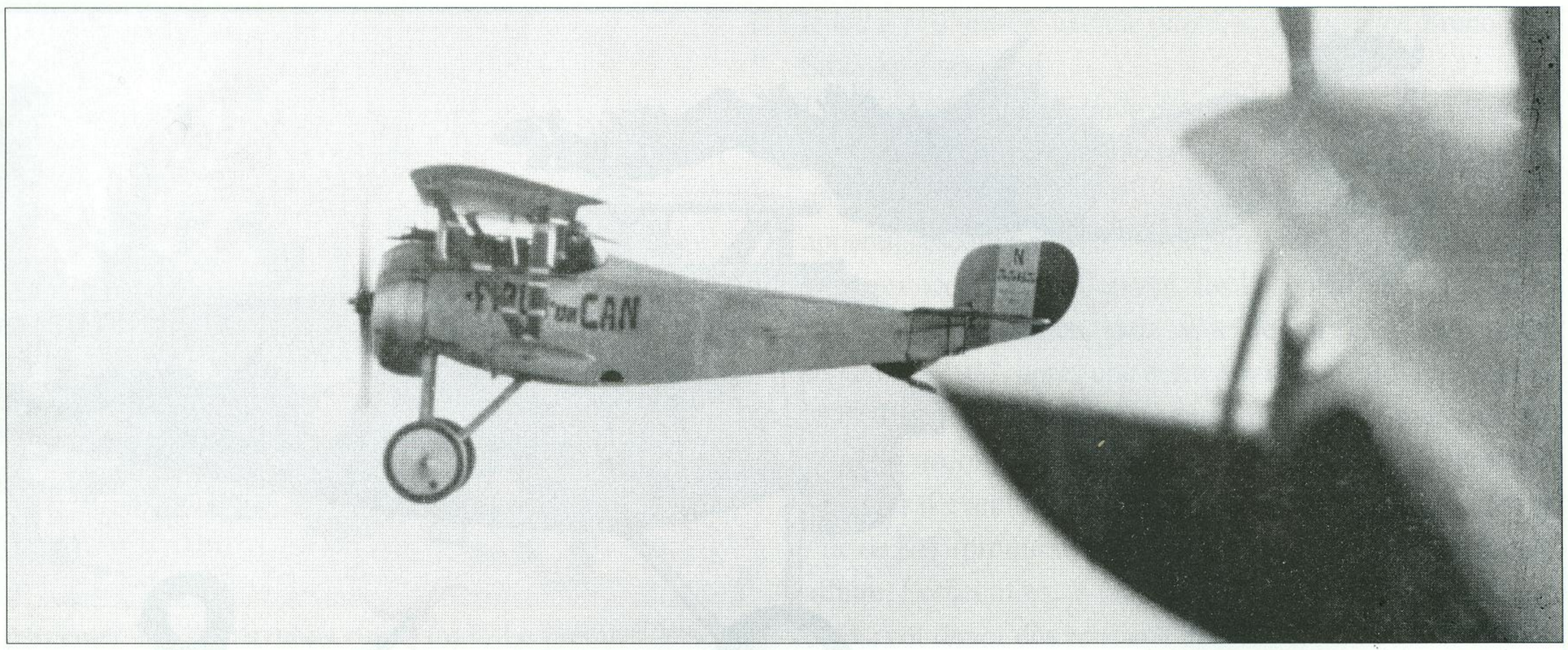
Nieuport 24bis n° 5158
Sous-lieutenant Jean Bignon
Escadrille N 561
Lido, automne 1917.

Nieuport 24 n° 4393
Maréchal des logis Loyseau de Grandmaison
Escadrille N 561
Lido, été 1917.

SPAD VII n° 1068
Lieutenant Frédéric Loiseau
Escadrille N 561
Lido, 1918.

SPAD VII n° 2767
Lieutenant Jean de Limur
Escadrille N 561
Lido, 1918.

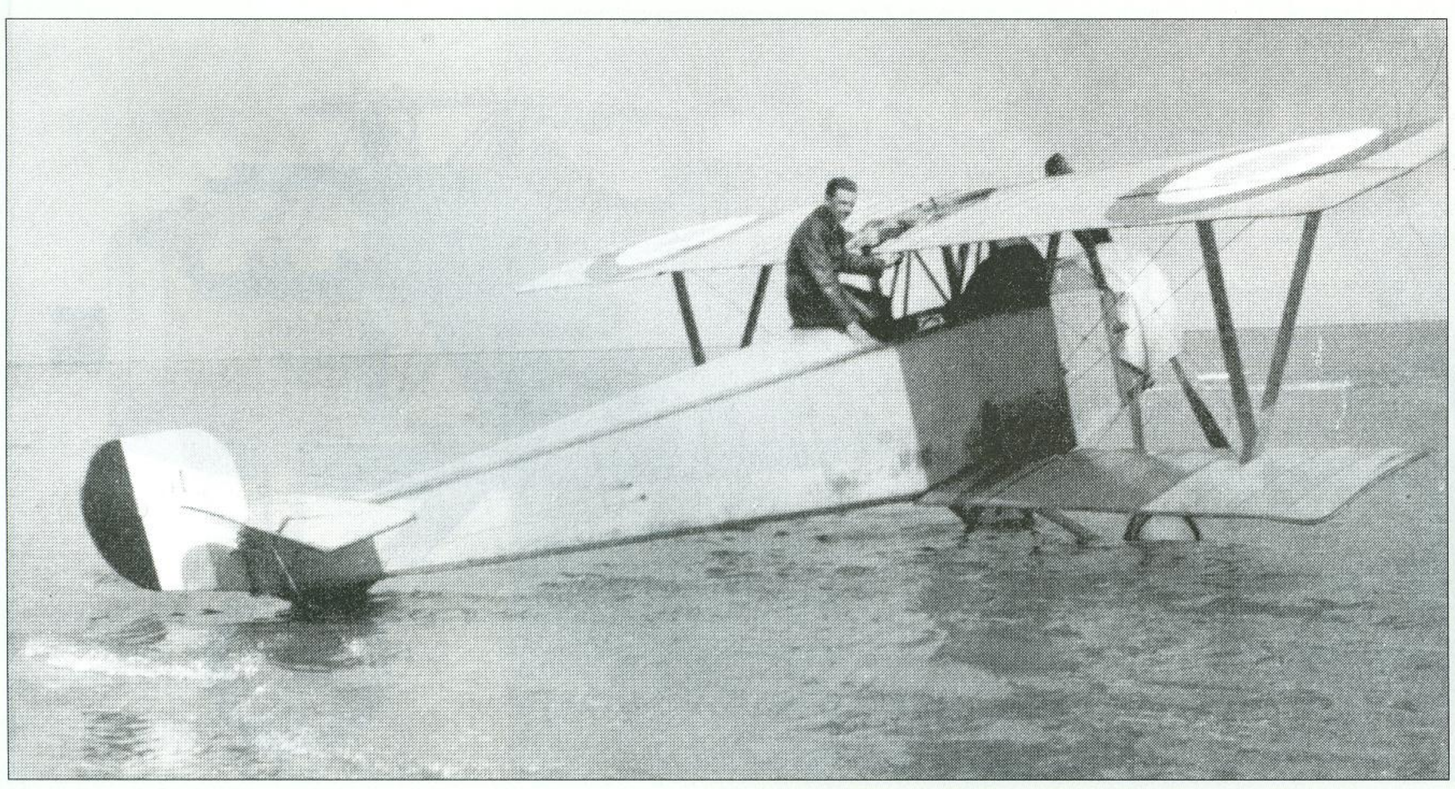
L'escadrille de

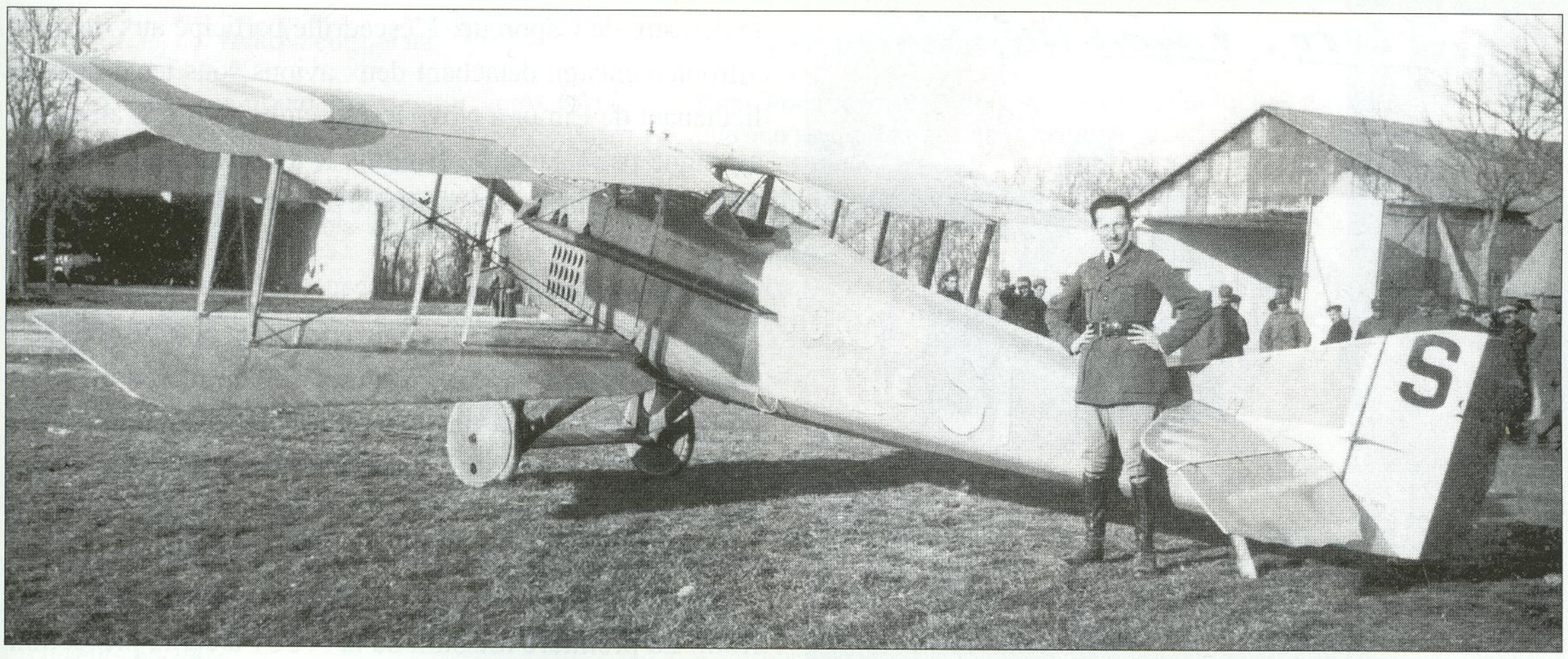


Le Nieuport 23 n° 3363 de Corniglion-Molinier portait l'inscription en patois vénitien : FIOL D'UN CAN (fils de chien, en patois vénitien).
On le voit photographié ici depuis un FBA.

Si la percée ennemie est exploitée, c'est toute l'armée italienne du front de l'Isonzo qui risque d'être encerclée.
Le détachement de Cascina Farello se trouve bousculé par cette offensive. Le sous-lieutenant Marcel Robert en est à ce moment le chef. Il part en mission le 25 octobre avec les sergents Étienne Robert et Ivan Marcou pour protéger quatre hydravions italiens qui vont bombarder Trieste. Au retour, ils sont interceptés par deux chasseurs allemands dont ils réussissent à esquiver les attaques et qu'ils empêchent d'approcher leurs quatre protégés. Après s'être posé, Marcel Robert redécolle avec le sergent Marcou pour une patrouille offensive et rencontre près de Duino quatre hydravions autrichiens qui se dirigent vers Venise. Il fonce dans le tas et disperse la formation, puis poursuit l'un d'entre eux qu'il parvient à abattre seul. La victoire lui est homologuée (« *On a vu les Autrichiens repêcher les morceaux...* »). Son adversaire qui tombe à Miramar (près de Pelinte Salvadore) est le Hansa Brandenburg W 13 immatriculé K 221, ses deux membres d'équipage composé du pilote Ottinger et de l'observateur Gerzetic étant tués.
Sur le front, la situation est catastrophique puisque, à la suite de cette offensive, des unités entières de l'armée italienne se délitent. Pour éviter l'encerclement, l'état-major italien ordonne le repli général à l'ouest sur la rivière Tagliamento, puis sur la rivière Piave, soit un recul de plus de 100 km. Le terrain de Cascina Farello est évacué en catastrophe et l'escadrille escorte les hydravions italiens quittant la base de Grado. Ils effectuent également de nombreuses escortes de bombardiers qui tentent de freiner l'avance ennemie. Avec les Autrichiens sur la Piave, la lagune de Venise est à portée de canon, ce qui augmente les possibilités de trouver de l'action à partir du terrain du Lido ! De plus, l'arrivée sur le front italien d'une armée française (la X[e]) amène avec elle plusieurs escadrilles françaises, dont deux de chasse (les N 69 et N 82). La N 561, qui auparavant dépendait directement du ministère de la guerre, est désormais rattachée à l'état-major de la X[e] armée. Le matériel afflue de France et la N 561 reçoit un premier lot de six chasseurs SPAD. Conformément à la tradition, ils sont aussitôt décorés par leurs pilotes.
L'action ne se fait pas attendre et le 17 novembre 1917, l'escadrille remporte deux victoires confirmées. Trois hydravions autrichiens Hansa Brandenburg W 13 effectuent une reconnaissance entre Tre Ponti et Piave Vecchia, à 20 km au nord-est de Venise. L'artillerie anti-aérienne italienne les prend pour cible et les pousse à se réfugier vers la côte, pendant que décollent sur alerte quatre chasseurs français du Lido (Bignon, Étienne Robert, Lévy et Corniglion) ainsi que cinq hydravions italiens (deux Macchi M5 de chasse de la 260[a] *Squadriglia* de San Andréa et trois Macchi L3). Les français rencontrent les premiers les Autrichiens et Bignon en endommage un en l'attaquant par derrière, suivi peu après par le SPAD d'Étienne Robert et les deux Macchi M5, dont celui du *2[e] Capo Timoniere* Arturo Zanetti qui détruit le moteur de son adversaire d'une longue rafale. L'hydravion immatriculé K 211 se pose en vol plané sur l'eau et son équipage, le pilote *Fregatten-Leutnant* Julius Pedrigoni et l'observateur *Matrosenstabmaschinen Wart* Eigon Preiss l'évacuent sans tarder. Bignon et Zanetti mitraillent copieusement l'épave qui prend feu. Quant à l'équipage, l'un des hommes est recueilli par le deuxième Macchi M5 piloté par le *Guardiamarina* Paolo Morterra, qui redécolle avec l'Autrichien allongé derrière le pilote sous le moteur, se tenant aux haubans. Le deuxième est sauvé par un Macchi L.3 arrivé peu après sur les lieux.
Pendant ce temps, Lévy et Corniglion endommagent un autre W 13 immatriculé K 167, que son pilote parvient se poser plus au large, à proximité de torpilleurs rapides autrichiens qui se précipitent pour lui porter secours. Lévy et Corniglion criblent de plomb l'hydravion au point de couper une de ses ailes. L'équipage (pilote Kandiek et observateur Lupinski) ne survit pas au mitraillage et les Macchi L3 arrivés peu après attaquent les bateaux ennemis qui doivent battre en retraite. Le brouillard ne permet pas à des navires italiens partis de Venise de récupérer l'épave qui disparait ainsi dans l'Adriatique. La première victoire est homologuée à Bignon, Zanetti et Morterra tandis que la seconde l'est aux trois pilotes français qui reçoivent tous une citation. Quelques jours plus

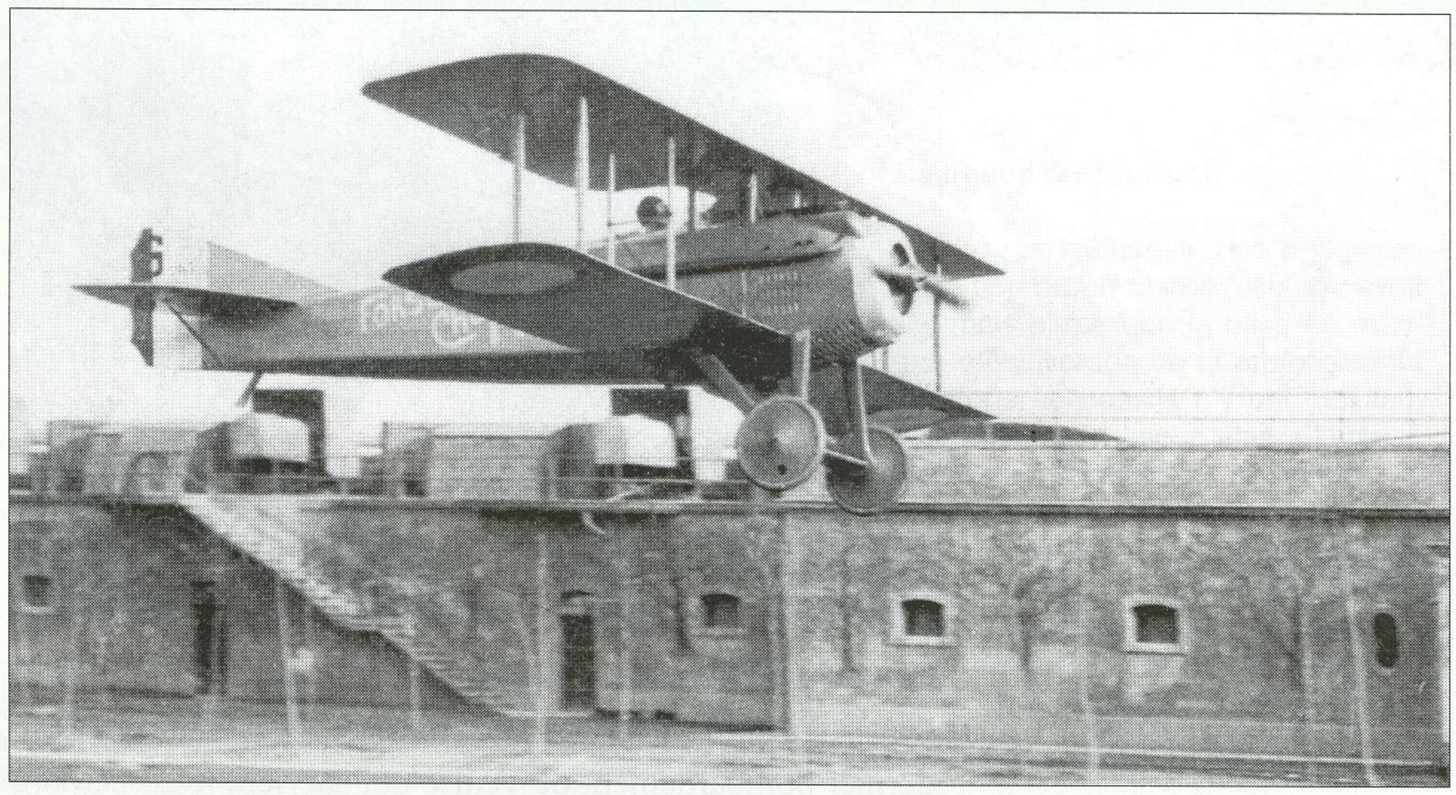
Le sous-lieutenant Xavier Garros a terminé son atterrissage *in extremis*.
Le Ni 10 n° 251 a connu une longévité exceptionnelle : arrivé à Venise avec l'escadrille, il sera retourné par un coup de vent en 1918. Il ne servait plus depuis longtemps qu'à l'entraînement.





Ci-contre :
le lieutenant Jean de Limur devant son SPAD VII n° 2767. Sur le côté gauche, il avait peint l'inscription « FORSE CHE SI » et sur le côté droit « FORSE QUE NO », titre d'un ouvrage de D'Annunzio (*Peut-être bien que oui, peut-être bien que non*). Après la guerre, il deviendra un réalisateur renommé, faisant tourner des artistes célèbres comme Arletty ou Paulette Dubost.

Ci-dessous :
le même à l'atterrissage.

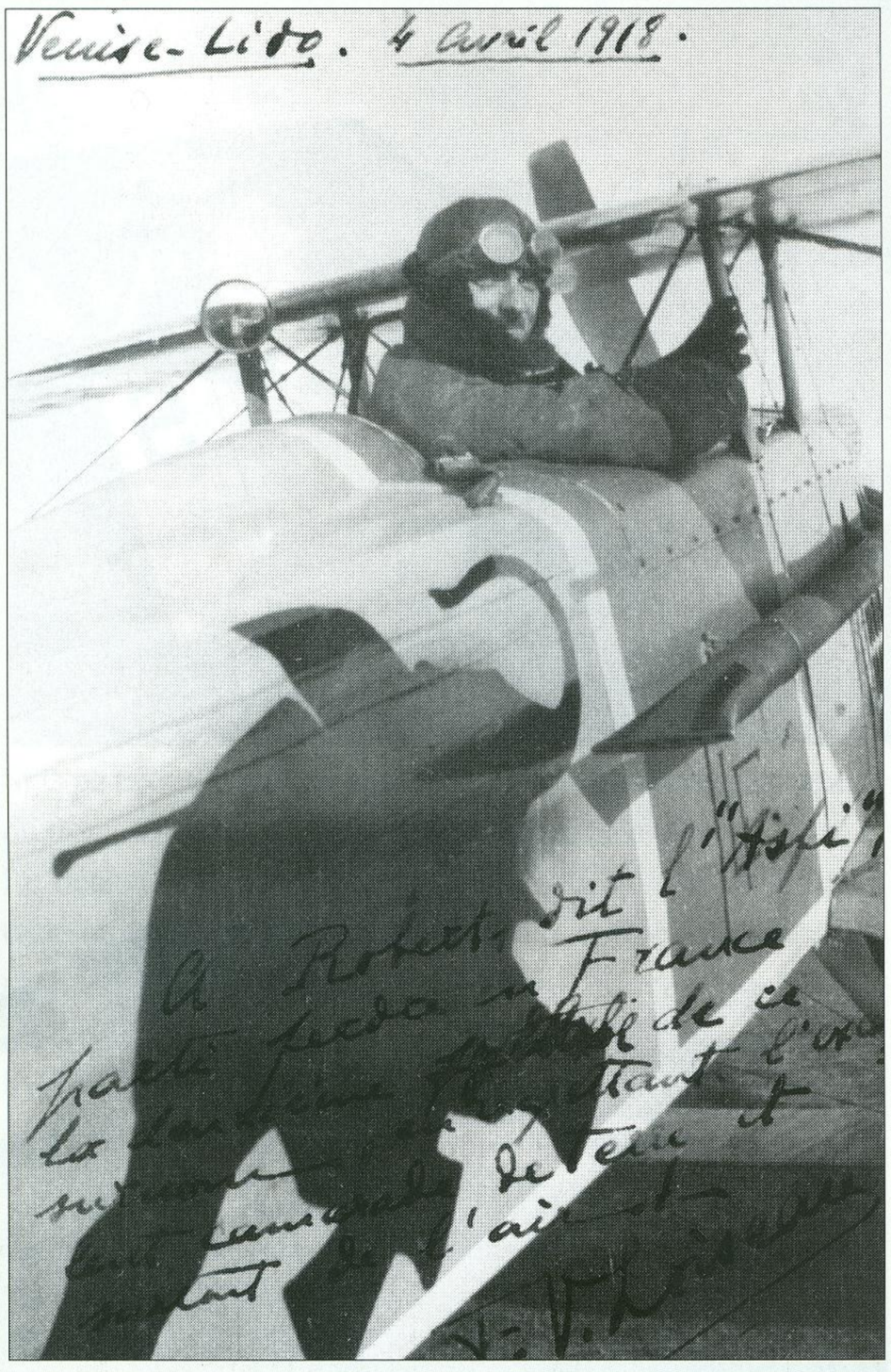


tard, le 20 novembre 1917, le maréchal des logis de Geoffre de Chabrignac affronte dans les lignes ennemies un hydravion autrichien qui ne lui est pas confirmé.
Ces rencontres aériennes restent sans lendemain, peu après l'installation ennemie sur la Piave le front se stabilise et l'aviation ennemie se raréfie. Dans l'immédiat, l'hiver et le brouillard limitent les vols et de la neige recouvre le terrain du Lido. Du matériel aérien arrive désormais de France par les airs, traversant les Alpes de Chambéry à Turin en suivant la vallée du Drac. Deux terrains de secours sont aménagés en route, à Saint-Michel-de-Maurienne et à Modène.
L'état major italien confirme la N 561 dans sa mission de protection de Venise et lui confie également des missions de reconnaissance à longue distance. Profitant de l'hiver, l'escadrille se dote sous la direction du lieutenant observateur Olphe-Gaillard d'un équipement photographique sophistiqué ainsi que d'un spécialiste dessinateur. Dès que la météo le permet, des reconnaissances que l'on pourrait qualifier de stratégiques sont lancées sur Trieste et Pola, ainsi qu'une mission sur le port de Fiume quelque peu semblable à celle du 4 septembre 1917... à l'exception du fait que le départ se fait du Lido, ce qui rallonge le vol de 60 km. Ces missions sont effectuées sur un Sopwith 1 1/2 Strutter toujours piloté par l'équipage Corniglion/Olphe-Gaillard. Les résultats, tant du fait des performances du Sopwith que de la qualité des plaques photographiques françaises, sont très appréciés des Italiens qui ne peuvent obtenir de tels résultats avec leur matériel. La N 561 est à cette date dotée de quatre Sopwith biplaces à moteur Rhône pour ces reconnaissances, qui seront échangés pour des Sopwith à moteur Clerget plus fiables.

LE RETOUR DES « SAUCISSES »

Devant le peu d'activité aérienne ennemie, l'escadrille commence à partir à la chasse au Drachen dans le bas bassin de la Piave. Le 21 mars 1918, le sergent Marcou en attaque un sans l'enflammer et revient avec son Nieuport 27 couvert d'éclats. La malchance le poursuit, car le 21 avril, au cours d'une patrouille à 4 000 m, un obus antiaérien explose sous son Nieuport et le blesse au pied.
Le 1er juin 1918, la 10e armée rentre en France avec ses escadrilles. La SPA 561 retourne alors à son ancienne subordination, c'est-à-dire sous l'autorité directe du ministère de la Guerre. Elle partage désormais l'aérodrome du Lido avec une nouvelle escadrille de chasse de la marine italienne, la 241a *Squadriglia* équipée de chasseurs terrestres Hanriot HD1, sous les ordres du *Tenente di Vascello* Luigi Bologna.
Le 21 juin 1918 le sergent Lévy et le maréchal des logis Corniglion parviennent à détruire le premier Drachen de l'escadrille. Le 5 juillet, le lieutenant Darbos a le rare privilège de rencontrer un avion autrichien au-dessus des lignes ennemies. Il pense l'avoir abattu et lui sera compté comme probable bien qu'en réalité les Autrichiens ne subissent aucune perte ce jour-là.
Le 20 juillet le sergent Lévy, qui se spécialise dans la chasse au Drachen, réussit à détruire deux d'entre eux. Continuant sur sa lancée, il en abat un autre le 5 août 1918 avec le maréchal des logis Autissier.
Durant cette période le lieutenant Loiseau, correspondant avec Jules Védrines, prépare un vol de propagande sur Zagreb où il compte lancer des tracts, imitant ainsi l'exploit de Gabriele d'Annunzio sur Vienne le 9 août 1918. Ce projet sera cependant interdit par les Italiens.
Le 16 septembre 1918 le sergent Lévy décolle du Lido à 17h55 et se dirige vers le front où il détruit son dernier Drachen à l'ouest de Ceggia (*Ballonkompagnie* 3, le *Leutnant* Frantz Nedbalek et le *Feldwebel* Albert Markofsky parachutés indemnes). La DCA autrichienne le touche et il doit se poser en catastrophe dans les lignes ennemies où il effectue volontairement un atterrissage brusque pour briser son avion. Il est alors capturé et envoyé en captivité d'où il s'évadera après un périple rocambolesque à pied à travers les montagnes du Tyrol, regagnant son escadrille peu avant la fin des combats.
La menace aérienne est de toute façon terminée autour de Venise. Pendant la capture de Lévy, l'escadrille est endeuillée le 12 octobre par la mort accidentelle du maréchal des logis Autissier tué sur son Nieuport à la suite d'une collision avec un Macchi M 5 de la 261a *Squadriglia*

L'escadrille de



Le lieutenant Frédéric Loiseau dans son SPAD VII n° 1068 décoré de son « ELEFANTE NERO » et de son monogramme.

(*Sottocapo cannoniere* Giulio Macchia qui survit à l'accident). L'activité aérienne ennemie est inexistante après le dernier bombardement de Venise qui survient le 23 octobre en représailles d'un raid italien sur Pola.

Le 24 octobre 1918 débute une offensive italienne généralisée, qui après une résistance initiale, voit la débandade de l'armée autrichienne minée par les questions nationales ainsi que par les rationnements drastiques. En quelques jours, ce que l'histoire retiendra comme la victoire de Vittorio Veneto permettra aux italiens de reconquérir le terrain perdu depuis le désastre de Caporetto. L'escadrille participe aux derniers affrontements en détachant deux avions sous les ordres du lieutenant de Limur à Nové le 25 octobre 1918. L'armistice est signé par l'Autriche-Hongrie le 1er novembre 1918. La SPA 561 est rapidement dissoute un mois plus tard.

BILAN D'UNE CAMPAGNE

Après trois années et demie de conflit, la N 92/I - N 392 - N 561 a remporté 12 victoires aériennes (dont cinq ballons) et 5 probables. Si ce tableau de chasse peut sembler faible pour un engagement sur une aussi longue période, il est tout à fait comparable à ce qu'ont pu obtenir certaines escadrilles italiennes qui n'ont pas systématiquement été engagées sur les points chauds du front. La première mission de la N 561 a été la protection de Venise, mission qui a été accomplie en perturbant l'approche des hydravions autrichiens qui ont fini par limiter leurs raids ou à ne les effectuer que de nuit. Les pilotes du détachement de Cascina Farello ont de leur côté vu nettement plus d'action. De leurs confortables quartiers du Lido, les pilotes français ont vécu une guerre dans une situation que peuvent leur envier bien des mobilisés de 14-18, y compris ceux de l'aviation. Mais il ne faut pas oublier la spécificité du front italien et la nature de l'ennemi combattu. Empire d'un autre âge, l'Autriche-Hongrie était restée très faiblement industrialisée et possédait une force aérienne des plus réduites, malgré l'aide allemande. Sa force maximale n'a pas dépassé 550 appareils de combat qu'il lui a fallu de plus répartir entre les fronts italien, russe et des Balkans, ce qui fait que les combats sont restés rares.

L'aide apportée par l'escadrille n'a jamais été négligeable, d'abord sur le plan quantitatif les deux premières années du conflit, puis sur le plan qualitatif pour les suivantes avec ses appareils de reconnaissance. Elle a surtout rempli sa mission essentielle : maintenir la présence française dans le ciel italien.

Le palmarès de l'escadrille de Venise

13.09.16	Lt Chambarière	Lohner	Adriatique	Probable, pas de perte autrichienne
23.10.16	Lt Garros	Lohner T	Caorle	L 138 capturé, Seek. F. Viranyi et Obs.Freiw. Hoch, pris.
	STV Martinengo & 2Cap. Mincotti			
23.10.16	MdL Corniglion-Molinier	Lohner T	Caorle	Probable, pas de perte autrichienne
17.04.17	Lt Garros	W 13	E Venise	K 192, remorq. destr. autrichien
	Lt R. Robert & 2Cl Salbreux			
13.05.17	MdL Corniglion-Molinier	H-B. CC	Choggia	Probable
14.08.17	MdL de Geoffre	W 13	Adriatique	K 203, hydravion coulé, équipage récupéré
28.08.17	MDL de Grandmaison	H-B CC	Golfe Trieste	A 14, Seef. v.Stransky-Stanograd tué
25.10.17	S/Lt M. Robert	W 13	Miramar	K 221, Ottinger & Gerszetic tués
17.11.17	S/Lt Bignon	W 13	Sur la Piave	K 211, FregLt Fedrigoni & Preiss prisonniers
	GM Morterra			
	2Cap Zanetti			
17.11.17	S/Lt Bignon	W 13	Sur la Piave	K 167 (ou K 161), Kandek & Lupinski tués
	Sgt Lévy			
	MdL Corniglion-Molinier			
20.11.17	MdL de Geoffre	Hydravion	?	Probable, non confirmée par archives autrichiennes
21.06.18	Sgt Lévy	Drachen	Sur la Piave	
	MdL Corniglion-Molinier			
05.07.18	Lt Darbos	Avion	Sur la Piave	Probable, non confirmée par archives autrichiennes
20.07.18	Sgt Lévy	Drachen	Sur la Piave	Date incertaine (21.07 ?)
20.07.18	Sgt Lévy	Drachen	Sur la Piave	Date incertaine (21.07 ?)
05.08.18	Sgt Lévy	Drachen	Sur la Piave	Créditée par erreur à la RAF
	MDL Autissier			
16.09.18	Sgt Lévy	Drachen	Ceggia	*Ballonkie* 3, équipage sauf.

(Les dates en gras indiquent les victoires certaines)

REÇU 5 SUR 5

Dakota congolais

Tout d'abord un grand bravo pour votre revue toujours aussi excellente.
Bien qu'ayant renoncé au modèlisme depuis quelques années, j'apprécie beaucoup vos dessins qui nous montrent parfois des avions très peu connus.
Deux petites remarques cependant à propos d'un des C-47 représentés dans votre double page du n° 37. Il s'agit de l'appareil congolais.
1) L'appellation « Force publique » (qui regroupait l'armée et la police coloniale) a été remplacée par « Armée nationale du Congo » (ANC) le 30 juin 1960, jour de l'indépendance de ce pays par rapport à la Belgique. Donc avant 1962.
2) Cet avion faisait partie d'un lot de 10 C-47 (9T-PKA à 9T-PKJ) livrés par les États-Unis le 15 juin 1964. Un second lot de même importance suivra peu après. Il ne pouvait donc pas encore porter ces couleurs en 1962.
Ceci étant dit, d'après les rares (et souvent mauvaises) photos que j'ai pu consulter dans d'autres publications, la représentation semble fidèle et, après tout, c'est le plus important, n'est-ce pas?
Encore bravo et continuez ainsi.

Philippe Cantinaux (Bruxelles)

Nous sommes sûrs de la représentation, puisque le profil a été exécuté à partir d'une photo. Nous sommes beaucoup moins sûrs de notre légende...

L'Aviation pop

J'ai lu avec grand intérêt votre article sur les écoles de pilotage de l'armée de l'Air en 1939-1940 et j'aimerais apporter une précision sur ce qui n'est, il est vrai, qu'un point mineur de votre papier.
Vous citez dans le premier volet, le chiffre de sept pilotes de l'Aviation populaire intégrés en 1937 à l'armée de l'Air. Ce chiffre figure effectivement dans un rapport de 1939 conservé au SHAA et a été repris depuis pour mettre en évidence la faiblesses des résultats de l'Aviation populaire.
L'armée de l'Air se plaignait en particulier du faible niveau d'instruction générale des candidats. Selon les textes, pour s'inscrire à une SAP, il fallait être titulaire du certificat d'étude et avoir suivi des études secondaires au moins jusqu'en 4e ou des cours techniques pendant au moins deux ans. Et même si cela ne fut pas toujours appliqué au début, il convient de noter la proportion importante de lycéens et d'étudiants dans les SAP (50% des candidats en Bretagne, région que j'ai étudiée). Or, beaucoup n'avaient pas de raison, à ce point de leurs études, de s'engager pour cinq ans, comme l'armée de l'Air l'exigeait d'eux et ont alors, d'eux-mêmes, préféré faire leur service militaire comme officier de réserve dans une autre arme.
Et comme les appelés devaient seulement compléter « *les places laissées libres par les jeunes gens ayant souscrit un engagement de longue durée* », considérant leur peu de chances d'être retenus, ceux qui voulaient vraiment devenir pilotes militaires ont alors préféré passer le concours des sous-officiers avant leur date d'appel. Dans ces conditions, aucun de ces hommes n'a été retenu sur le critère d'avoir appartenu à l'Aviation populaire. Ils ne figurent donc pas dans le rapport de 1939. Rien qu'en Bretagne, j'ai relevé une vingtaine de pilotes militaires passés préalablement par l'Aviation populaire, dont plusieurs chasseurs. Maurice Bon et Yves Brière sont assez connus.
Il n'est pas interdit de penser que l'armée de l'Air ait quelque peu traîné les pieds face à une décision gouvernementale pour laquelle elle n'avait pas été concertée, d'autant que la « Popu » était alors considérée par certains comme « la première étape d'un très vaste plan de noyautage » par les communistes.

Thierry Le Roy (Morbihan)

Sans peur mais pas sans reproches !

Dans Aéro Journal n° 38, le chevalier Bayard a été quelque peu malmené dans son enfance :
Pages centrales :
« Dedette III » n'est pas le Nieuport 17 N 1806, mais le N 2058 (voir historique de la 7e EC, V1 p.20), et certainement pas en juin 1916, l'un et l'autre construits seulement au 2e semestre 1916. D'ailleurs l'avion représenté est un type 17 Vickers, qui n'apparaît pas au front avant fin juillet.
Page 54 :
– Si une escadrille REP est bien formée en été 1912 pour les manœuvres, il est douteux qu'elle ait déjà le numéro 15, plus élevé que celui d'escadrilles de formation plus tardive.
– En avril 1915, la REP 15 n'est pas à proprement parler ré-équipée en Morane L, mais transformée en une nouvelle MS 15 avec de nouveaux avions et de nouveaux pilotes.
– La transformation sur Nieuport 11 n'est certainement pas du 20 septembre 1915, alors que le prototype est à peine sorti. Transition vraisemblablement problématique, car seulement 4 Nieuport sont recensés au 15 octobre pour 8 pilotes. Il doit s'agir en fait de Nieuport 10, les premiers Nieuport 11 n'arrivant en escadrille qu'en décembre.
– Les premiers véritables insignes d'escadrille ne sont apparus qu'après Verdun, à l'été 1916. La 15 ne semble pas déroger à la règle avec ses Nieuport 16 et 17.
Je suppose que ces quelques approximations proviennent d'un historique d'escadrille tel qu'on en fit dans l'entre-deux guerres, plus basé sur une tradition orale que des archives écrites.

B. Klaeylé (courriel)

Merci pour ces corrections.
Nos informations proviennent des dossiers du SHAA, en particulier la rétrospective rédigée par le colonel Salesse en préambule de l'historique du GC I/7. Nous avons aussi consulté certaines archives, mais leur cote ayant été changée il y a quelques années, nous ne sommes pas en mesure de vous fournir une information actualisée sur nos sources.
En ce qui concerne la date de création, il est possible qu'une coquille soit à son origine; selon ces archives, donc, elle serait le 2 août 1914 à Reims, six jours plus tard, l'escadrille partant à Stenay.

La queue du Typhoon

La queue du Typhoon se détachait, non pas parce que la structure de la jonction queue/fuselage avait été mal calculée, mais parce que la mise en résonance de la barre d'équilibrage de la profondeur la détruisait. Les renforts successifs n'y ont rien fait, d'où le sentiments diffus que l'avion était « faible ». La découverte de la cause incite tout le monde a la plus grande modestie. Le vrai défaut de l'avion était le choix malheureux, vraiment obsoléte, du profil de l'aile, qui traînait beaucoup trop dans le domaine de vol où la puissance de son moteur aurait pu le mener.

R. Duffau (courriel)

Erratum

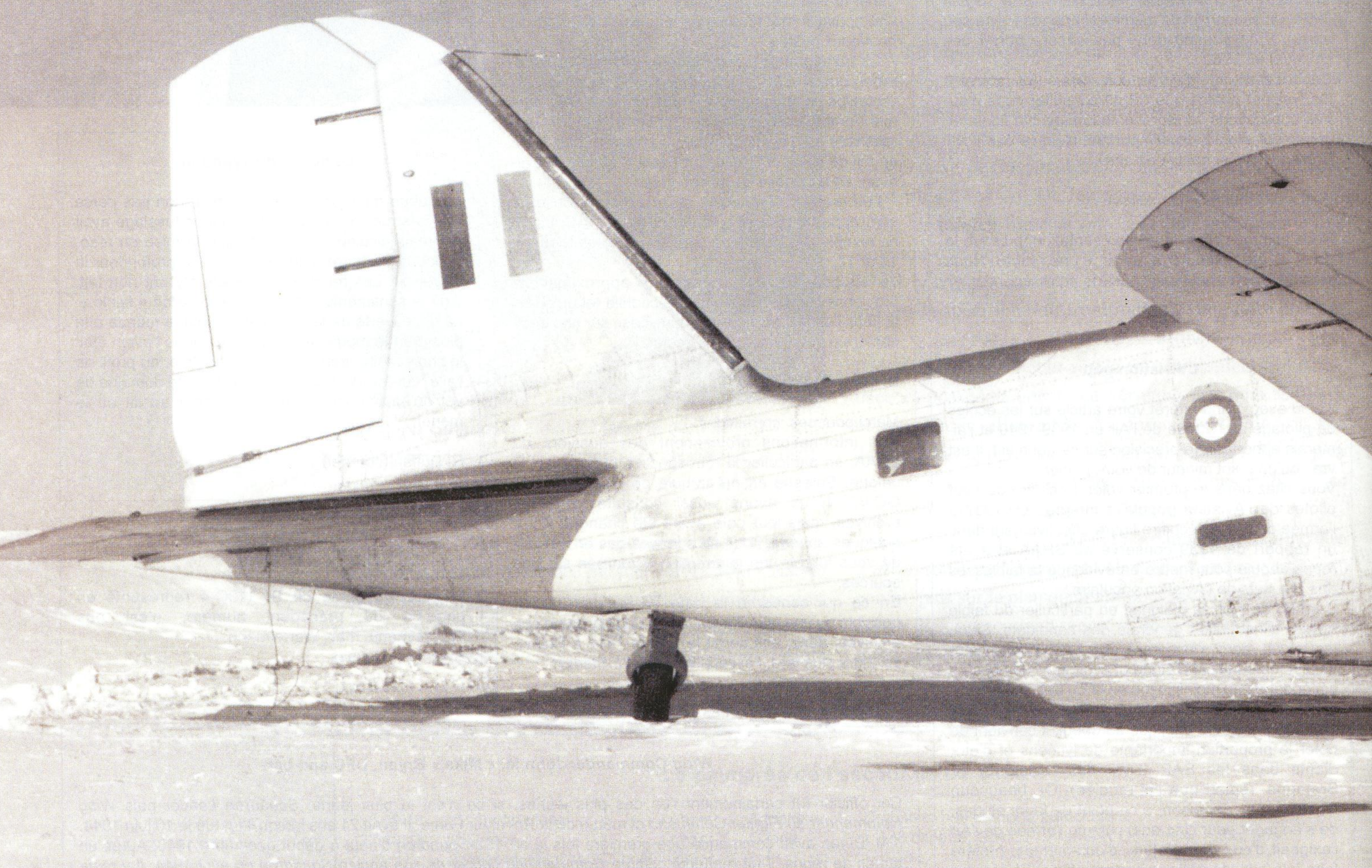
Le nom du pilote du Bf 110C-4 représenté en page 64 du précédent numéro, n'est pas Wasselmann, mais Warrelmann.
Avec nos excuses.

Wing Commander John M. « Mike » Bryan, DFC and bar

Cet officier fut certainement l'un des plus jeunes, si ce n'est le plus jeune, *Squadron Leader* puis *Wing Commander* du *Fighter Command* et même de la Royal Air Force. Il avait 21 ans lorsqu'il fut tué le 10 juin 1944.
J.M. Bryan avait commandé une première fois le N° 198 *Squadron* d'août à début décembre 1943. Après un temps de repos, il fut réaffecté comme *Commanding Officer* de son ancien *Squadron* en avril 1944. Il y resta peu de temps, promu début mai au grade de *Wing Commander* et nommé à la tête du 136 *Wing.*
Un des premiers officiers des forces aériennes françaises libres a servi sous ses ordres au 198, à partir du 8 avril 1944 : «*J.M. Bryan, que j'ai bien connu, avait effectivement 20 ans lorsqu'il commandait le 198* » (général Y. Ezanno DFC and bar, lettre à l'auteur en date du 14 mai 1990). À noter que le *Squadron Leader* (surnuméraire) Y. Ezanno servira sous trois C/O différents (un promu et deux tués) au N° 198 *Squadron* entre le début avril 1944 et le 23 juin, date à laquelle il en sera nommé CO lui aussi.
Un des *Flight Commanders* du 198, sous Bryan, écrira dans ses souvenirs : « *21 août 1944 - un peu passé Falaise, sur la gauche de la route qui mène à Fresné-la-Mère, nous découvrîmes les restes d'un Typhoon gisant près d'un tank dont la tourelle avait été soufflée par une roquette. En approchant du Typhoon, nous vîmes une tombe surmontée d'une croix et, accroché à la croix, un bout de* battle-dress *portant le grade de* Wing Commander. *Je m'apprêtais à inscrire le numéro de l'avion quand je reconnus l'insigne de l'escadrille où j'avais commandé un* flight. *C'était l'avion du commandant de la 198 de l'époque. À sa promotion de* Wing Commander, *Michael Bryan l'avait emmené. Et nous venions de découvrir sa tombe* » (colonel Raymond Lallemant DFC and bar, dans «*Rendez-vous avec la chance* » - éditions Robert Laffont - 1962).
Son Typhoon portait le sérial MN415.
Aujourd'hui, le *Wing Commander* John Michael Bryan, de la Royal Air Force Volunteer Reserve, natif d'un village de l'Essex, repose dans le cimetière canadien de Bretteville-sur-Laize, au sud de Caen, parmi 2 957 soldats, sous-officiers et officiers, en majorité canadiens, morts pendant les combat de Normandie.
Sur sa tombe on lit : DFC and bar - Age 21 - «*Courage held his Squadron, for it was, first radiant in his own soul* ». Il avait remporté six victoires aériennes dont quatre en participation avec d'autres pilotes. Qu'il repose en paix pour l'éternité dans notre terre normande qu'il a contribué à libérer, au prix de sa très jeune vie.

Yves Morieult (Moselle)

LE DOUGLAS DIGBY TERRE-NEUVAS DE LA



Carl Vincent
et
Gérard Beauchamp

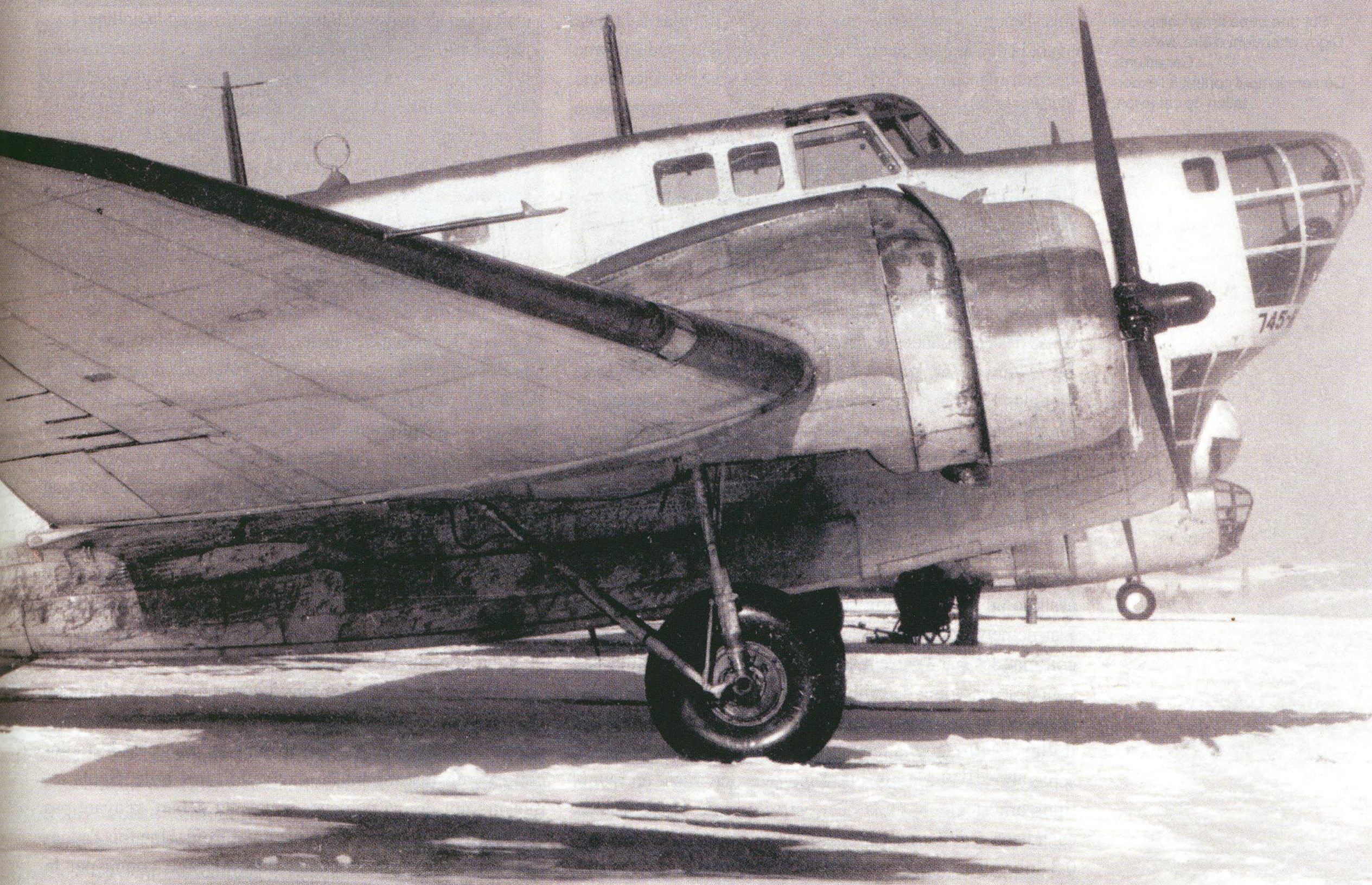
Le Douglas B-18 Bolo n'occupe qu'un strapontin dans l'histoire de l'aviation militaire. Il est certain qu'il n'a jamais été en contact direct avec l'ennemi alors qu'il était en service aux États-Unis. Néanmoins, bien qu'on ne puisse pas dire qu'il ait été un type de conception particulièrement inspirée en matière de technologie ou d'emploi opérationnel, il a été l'épine dorsale de la force de frappe des bombardiers américains entre 1937 et 1941. En 1942 et 1943, un grand nombre a été utilisé pour la chasse anti-sous-marine et dans ce rôle il a été la plate-forme idéale pour tester de nouveaux équipements et de nouvelles tactiques. C'est entre les mains de la RCAF, cependant, qu'il a acquis un certain renom. Connu dans la RCAF sous le nom de Digby, il est un des avions les plus importants du *Home War Establishment* de la première moitié de la Seconde Guerre mondiale, bien que seulement 20 aient été achetés.

Les origines du Digby remontent à 1934 pour répondre à un concours annoncé par l'US Army Air Corps demandant un nouveau bombardier capable d'emporter une charge de 2 000 lb (907 kg) de bombes sur une distance de 1 020 miles (1 642 km) à 200 mph (322 km/h). Douglas participe à ce concours en présentant le DB-1 qui vole pour la première fois en avril 1935. Naturellement, les ingénieurs de Douglas mettent à profit leur expérience dans la conception d'avions de transport et le nouveau bombardier a beaucoup de pièces communes avec le DC-2 alors en production (le DC-3 n'a pas encore volé). Le DB-1 a les ailes du DC-2, avec les bouts arrondis, un fuselage beaucoup plus profond et plus large et a donc été conçu avec un empennage horizontal et un empennage vertical beaucoup plus grands. Il est défendu par trois mitrailleuses : une dans le nez, une en position dorsale et une faisant saillie d'une écoutille ventrale. Il est conçu pour opérer avec un équipage de six hommes.

Le principal rival qui lui est opposé en août 1935 est le

RCAF

L'île de Terre-Neuve et l'Atlantique Nord ne sont pas des régions très hospitalières, surtout en hiver, à cause du quasi continuel mauvais temps. La chasse aux sous-marins ennemis sur des avions de transports déguisés en bombardiers n'était pas non plus une sinécure pour les équipages.



Boeing 299, le prototype du B-17. Le Boeing est bien sûr supérieur sur tous les points sauf un, l'économie : un Douglas coûte $ 58 500 contre $ 99 620 pour un Boeing. Après quelques tergiversations, l'Air Corps privilégie la quantité à la qualité. Le grand nombre de B-18 permet à l'Air Corps de mettre sur pied un noyau d'équipages et d'équipes au sol expérimentés et familiers avec la mise en œuvre de bombardiers, ce qui sera d'un grand service au cours de la guerre. Un total de 350 Douglas B-18 seront construits entre 1937 et 1939 et utilisés en Amérique du Nord et outre-mer.

Exportation unique

À l'exception de deux B-18 donnés au Brésil en 1942, la RCAF est la seule force aérienne à utiliser cet avion. La RCAF est attirée par cet appareil, non pas à cause de ses avantages, mais par une combinaison de circonstances urgentes et aussi par sa disponibilité immédiate.

L'association du B-18 et du Canada remonte en fait à plus d'un an avant l'achat définitif du B-18. En septembre 1938, alors que l'Allemagne menace la Tchécoslovaquie, et où il semble que la France et l'Angleterre iront en guerre, le Canada se rend compte que ses propres plans de réarmement ont fait peu de progrès et que très peu d'aides pourraient venir de la Grande-Bretagne. Une petite équipe est expédiée à la hâte aux États-Unis avec de l'argent et une garantie du Gouverneur Général, car le temps manque pour rassembler les parlementaires afin d'accroître le budget de la défense. Travaillant vingt-quatre heures sur vingt-quatre, ils ont presque conclu les contrats pour plusieurs types d'avion – dont un concerne l'achat de dix-huit B-18, le seul bombardier américain alors en production – lorsque le Premier Ministre britannique Chamberlain revient de Munich avec son fameux « *peace in our time* »; tout est annulé.

Une situation presque identique se répète fin août 1939. Cette

À partir de novembre 1942, les Digby reçoivent un nouveau camouflage mieux adapté à leurs missions. Le 755/5 est l'un des premiers à être repeint.
(Toutes les photos proviennent de la collection de C. Vincent)

Le Douglas Digby

Sur une base américaine, des Digby attendent d'être livrés aux Canadiens.
Ce sera le seul contrat à l'exportation de cet avion.

fois, l'équipe canadienne qui a conclu les contrats à la hâte avant la déclaration de guerre, négocie en bonne et due forme une commande de vingt B-18. L'appareil n'est pas sélectionné après des essais en vol, mais sur la simple recommandation d'un officier supérieur de l'AAC et des possibilités de livraison. Rien ne prouve que les Canadiens aient même vu un B-18... C'est après tout le bombardier lourd construit en série pour l'Air Corps, qui est déjà en service et, plus intéressant, disponible immédiatement. Le Lockheed Hudson a aussi attiré l'attention des Canadiens, mais le constructeur ne peut pas promettre la livraison avant décembre 1939, au mieux, à cause des commandes britanniques.

Le *Defense Purchasing Board* du Canada commande le Douglas B-18 le 31 août 1939. Ils doivent être essentiellement similaires aux B-18 américains. L'équipement non-standard comprend deux réservoirs de carburant auxiliaires dans la soute à bombes, un réservoir d'huile auxiliaire, un compartiment étanche à l'eau dans les ailes et un système de dégivrage des ailes, de l'empennage et des hélices. Ces équipements indiquent clairement que le rôle qui sera assigné au nouvel avion sera la reconnaissance maritime. L'armement, les radios et les bombes, tous américains, sont commandés par l'entremise de Douglas. Les mitrailleuses sont des Browning de calibre 0,30 in., attendu que la RCAF ne peut pas en obtenir de calibre 0.303 britannique avant juillet 1940. Il y a cependant une brève panique en septembre 1939 à propos de l'approvisionnement en munitions américaines, mais ceci est vite réglé et les avions canadiens semblent avoir conservé les Browning de calibre 0.3 in. tout le long de leur carrière. L'armement offensif consiste en bombes de 600 et 1 100 lb (272 et 499 kg).

Les vingt nouveaux bombardiers reçoivent les *serials* 738 à 757 et, le 3 janvier, le nom de Digby, de la ville côtière canadienne de Nouvelle-Écosse, est officiellement donné. Cinq Digby sont livrés en décembre 1939, dix en mars et cinq en mai 1940.

Arrivée par la route

L'unité sélectionnée pour recevoir le Digby est le N° 10 (BR) *Squadron* qui vole alors sur bombardiers biplans Wapiti. En automne 1939, il est basé à Halifax (Nouvelle-Écosse). Il est commandé par le *Wing Commander* R.C. Gordon. Un groupe de quatre pilotes et trois membres d'équipage est envoyé à Winnipeg (Manitoba) le 18 novembre pour prendre livraison des nouveaux avions. À ce moment, les avions militaires ne peuvent pas être convoyés directement des États-Unis vers un pays étranger, les Canadiens étant en guerre, les Américains pas. Les Digby doivent atterrir du côté américain de la frontière et traverser celle-ci tirés par des chevaux ou un tracteur, après quoi les équipages canadiens les convoyent jusqu'à leur destination finale. Les deux premiers sont livrés via Coutts en Alberta et les autres via Emerson dans le Manitoba. Le *Squadron Leader* C.L. Annis se souvient [1] :

> « Début décembre, j'ai reçu des instructions de l'état-major de me rendre à Coutts en Alberta sur la frontière américano-canadienne. Sur la route, je me suis arrêté à l'état-major où je me suis procuré une caméra pour photographier l'entrée des premiers Digby sur le territoire canadien, surtout dans le but de montrer qu'aucun citoyen américain n'avait pénétré sur sol du Canada. La frontière était marquée par une clôture fine qui suivait la colline. Le lendemain après-midi, deux Digby sans aucune marque de nationalité sont apparus et ont atterri à l'abri des regards derrière la colline. Puis ils ont ré-apparu en train de rouler et ont stoppé à quelques mètres de la frontière. Là, Gus Gordon, Carscallen et l'équipe au sol, tous habillés en civil, sont allés à la rencontre des pilotes de Douglas, se sont serrés la main et les Américains ont disparus derrière la colline. Du côté canadien, nous avons enroulé une corde autour du train d'atterrissage. Quelqu'un est monté dans l'avion pour desserrer les freins et nous a rejoint au Canada. L'avion a été ensuite tracté par des chevaux. »

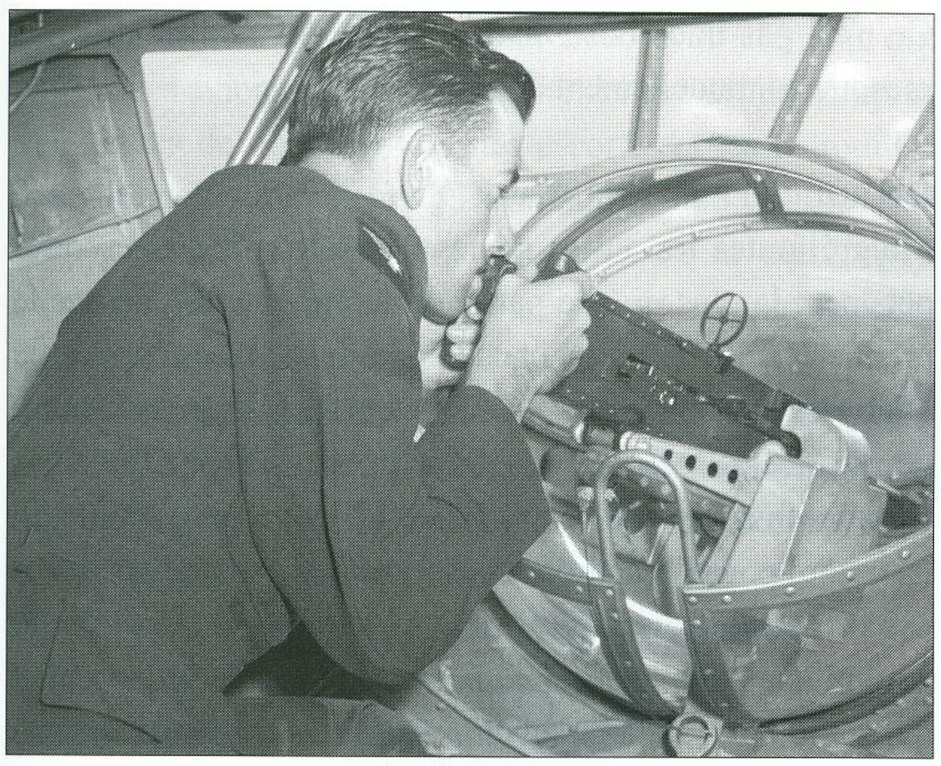
Un détachement du n° 10 (BR) *Squadron* demeure à Winnipeg jusqu'en janvier 1940 et les nouveaux pilotes et membres d'équipage sont formés sur les nouvelles machines. Le Digby représente une grand pas en avant pour des pilotes habitués aux Wapiti faits en tubes d'acier et de toile. Le gros bimoteur avec son train d'atterrissage escamotable, ses volets, freins, hélices à pas variable et autres caractéristiques modernes, demande un nombre respectable d'ajustements et une adaptation certaine pour les pilotes. Heureusement, les caractéristiques de vol sont bonnes, quoique le maniement au sol soit jugé un peu difficile. Les commandes sont faciles et sans à-coups avec cependant une petite tendance à embarquer qui ne facilite pas le décollage par vent de travers. Autrement plus apprécié est le radio-compas, un instrument de navigation très utile. Seuls les moteurs ont donné quelques soucis au départ, n'ayant pas été conçus pour opérer dans un climat froid. Une fois l'adoption et l'utilisation d'un plan de graissage conçu par la RCAF, ils donneront toute satisfaction.

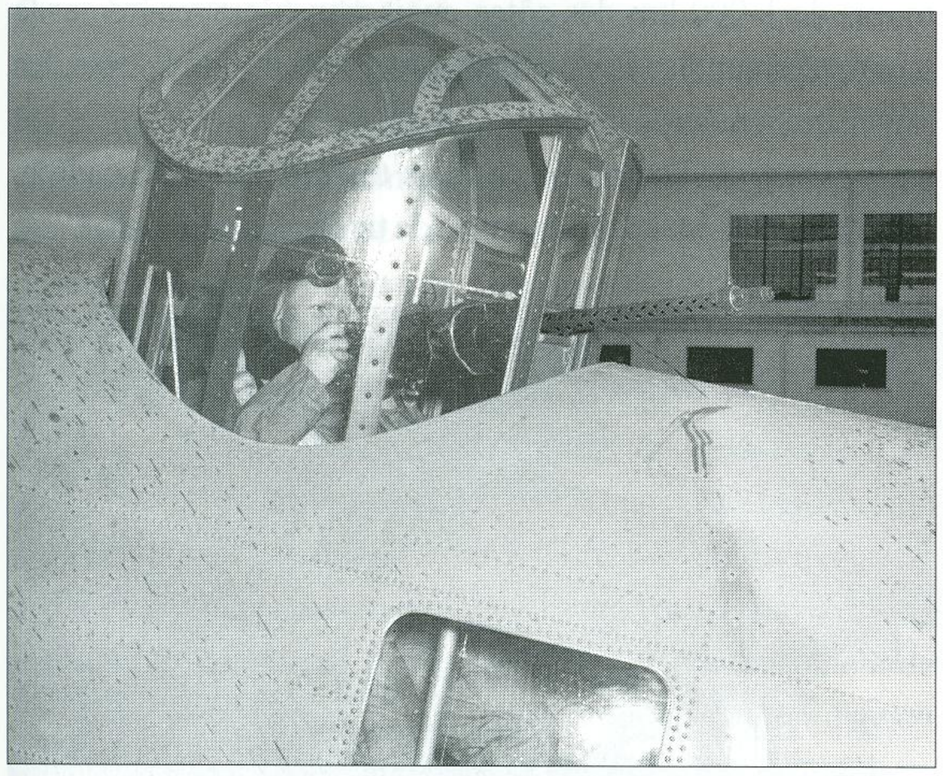
Du fait des basses températures de janvier 1940, le détachement de Winnipeg emménage à St. Hubert au Québec, où de meilleures installations sont disponibles. La formation continue à cet endroit jusqu'en avril 1940, lorsque le détachement rejoint le reste de l'unité sur sa nouvelle base de Dartmouth en Nouvelle-Écosse. L'escadron au complet commence à utiliser le Digby le même mois. Les adieux aux Wapiti ne font pas couler beaucoup de larmes. Pendant ce temps, la fortune des Alliés en Europe se détériore rapidement et il devient de plus en plus évident que le N° 10 (BR) *Squadron* et ses Digby seront bientôt en première ligne.

Mais les Digby connaissent leur première perte le 20 avril 1940 dans un accident. Revenant d'un vol local, le 743 se présente à l'atterrissage à Dartmouth avec un vent de travers en rafale, conditions des plus difficiles pour le Digby. Le

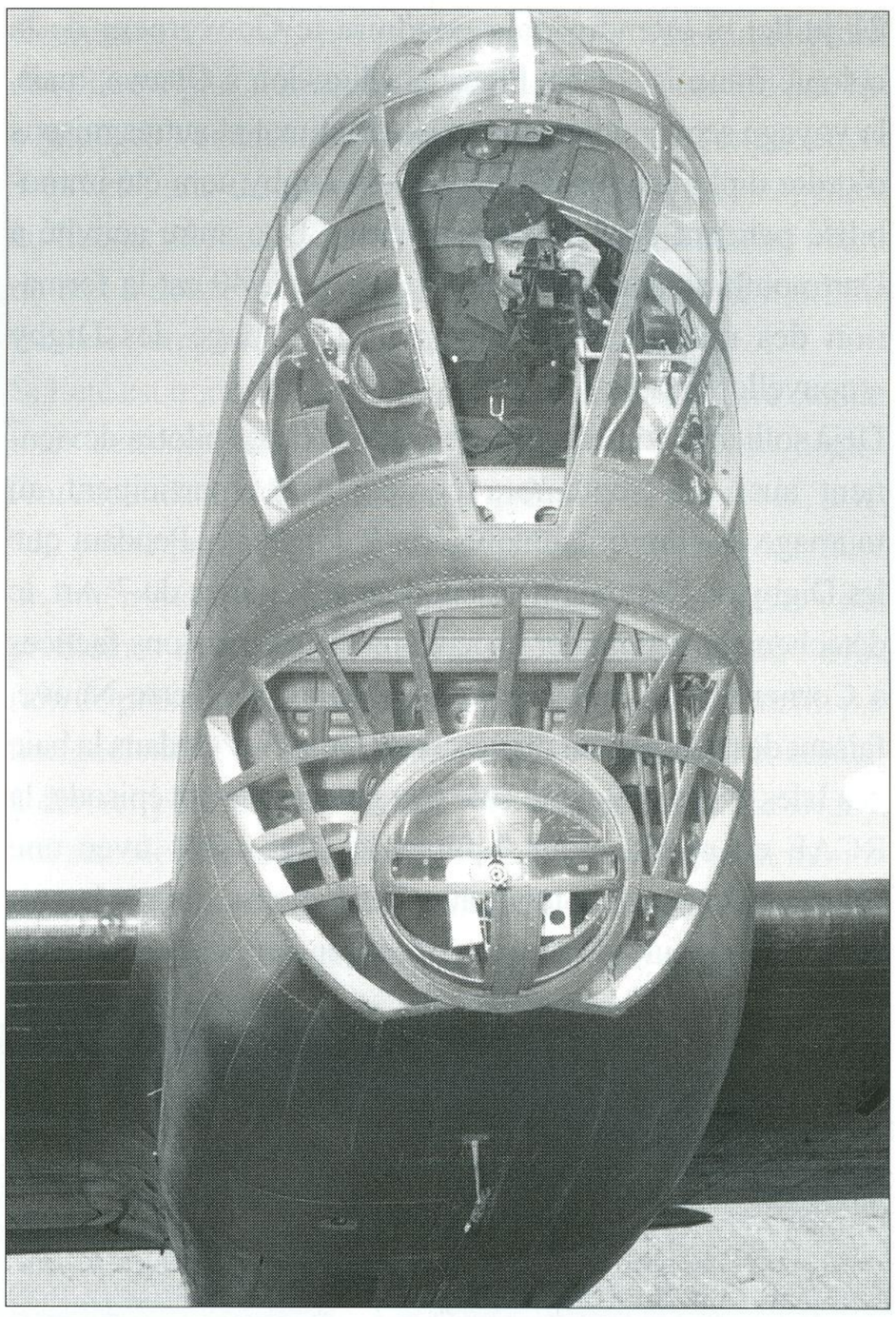
[1] Canadian Aviation Historical Society, automne 76.

Le Douglas Digby





Flying Officer R.R. Dennis analyse la situation qui se présente mal et relève le nez du Digby en se rendant compte qu'il dépassera la piste d'atterrissage. Mais comme sa vitesse est insuffisante, il décroche. L'aile gauche heurte le sol et le Digby fait un soleil. Un membre de l'équipage est mortellement blessé, un autre grièvement et les quatre autres légèrement.



L'armement défensif du Digby se composait de Browning de calibre américain 0,3 in. Pour les manier, l'état-major de la RCAF dut refondre la composition des équipages en ajoutant deux mitrailleurs aux cinq hommes déjà présents. Compte-tenu du poids supplémentaire, de la pénurie constante de ce genre de spécialistes et surtout de l'absence totale d'avions ennemis dans les zones de patrouille, ce fut un luxe dont la RCAF aurait très bien pu se dispenser.

Entraînement

En juin 1940, le N° 10 (BR) *Squadron* a acquis une certaine expérience en vol et au sol avec ses nouveaux Digby. L'escadrille est encore nominalement à Halifax, mais les Digby volent surtout depuis le nouvel aérodrome de Dartmouth situé de l'autre côté du port. Au fil des mois, une chose devient évidente, la constitution des équipages envisagés par la RCAF est malheureusement inadéquate. Chaque équipe consiste en un pilote (capitaine de l'avion), un copilote, un navigateur, un opérateur radio et un mitrailleur. En cas d'attaque, ce quatrième membre doit agir comme bombardier et s'occuper en même temps des trois mitrailleuses ! C'est manifestement impossible et il est donc décidé que deux autres mitrailleurs seront ajoutés à l'équipage. Le Programme d'entraînement aérien du Commonwealth Britannique (BCATP en anglais) n'étant pas entièrement opérationnel, c'est l'escadron qui se chargera de former les nouveaux mitrailleurs.

Cependant, en ce mois de juin 1940, les aviateurs de l'escadron passent peu de temps dans leurs avions. Ils sont pris par d'autres tâches, comme le déménagement final à Dartmouth et le chargement d'avions américains à bord du porte-avions *Béarn* pour expédition, en toute urgence, vers la France.

Le 15 juillet, le jour où l'emménagement à Dartmouth est officiellement terminé, les membres de l'escadron apprennent que cinq Digby et leur équipage doivent former un détachement à Gander (Terre-Neuve) dès le lendemain pour y commencer leurs opérations. Le lendemain les cinq équipages décollent [2], menés par le *Squadron-Leader* H.M. Carscallen. Mais ils doivent faire demi-tour à cause du mauvais temps et attendre le surlendemain pour faire le voyage. Les Digby de ce détachement, qui devient le A *Flight*, sont les premiers avions militaires à opérer de Terre-Neuve qui ne fait alors pas partie du Canada.

Dans le même temps, le départ du A *Flight* laisse le reste de l'escadron presque sans avions. La plupart des Digby sont encore entreposés à Trenton et à Malton en Ontario. Cinq des avions de Trenton sont aussitôt convoyés à Dartmouth, où l'escadron découvre, à ses dépens, qu'ils ont été entreposés à l'air libre avec peu de soins et sont donc en mauvaise condition, les rendant peu utiles à court terme. Ceux de Malton sont convoyés à Ottawa en juillet. Bien qu'ils soient en meilleur état que ceux de Trenton, le *Wing Commander* Gordon insiste pour qu'ils soient envoyés à Dartmouth où des aviateurs expérimentés pourront en prendre soin et affectés à l'escadrille au besoin. Les Digby se retrouvent sous la tutelle du *Eastern Air Command* fin septembre, à l'exception du Digby n° 751, qui a été assigné au N° 12 (*Communications*) *Squadron* à Rockcliffe.

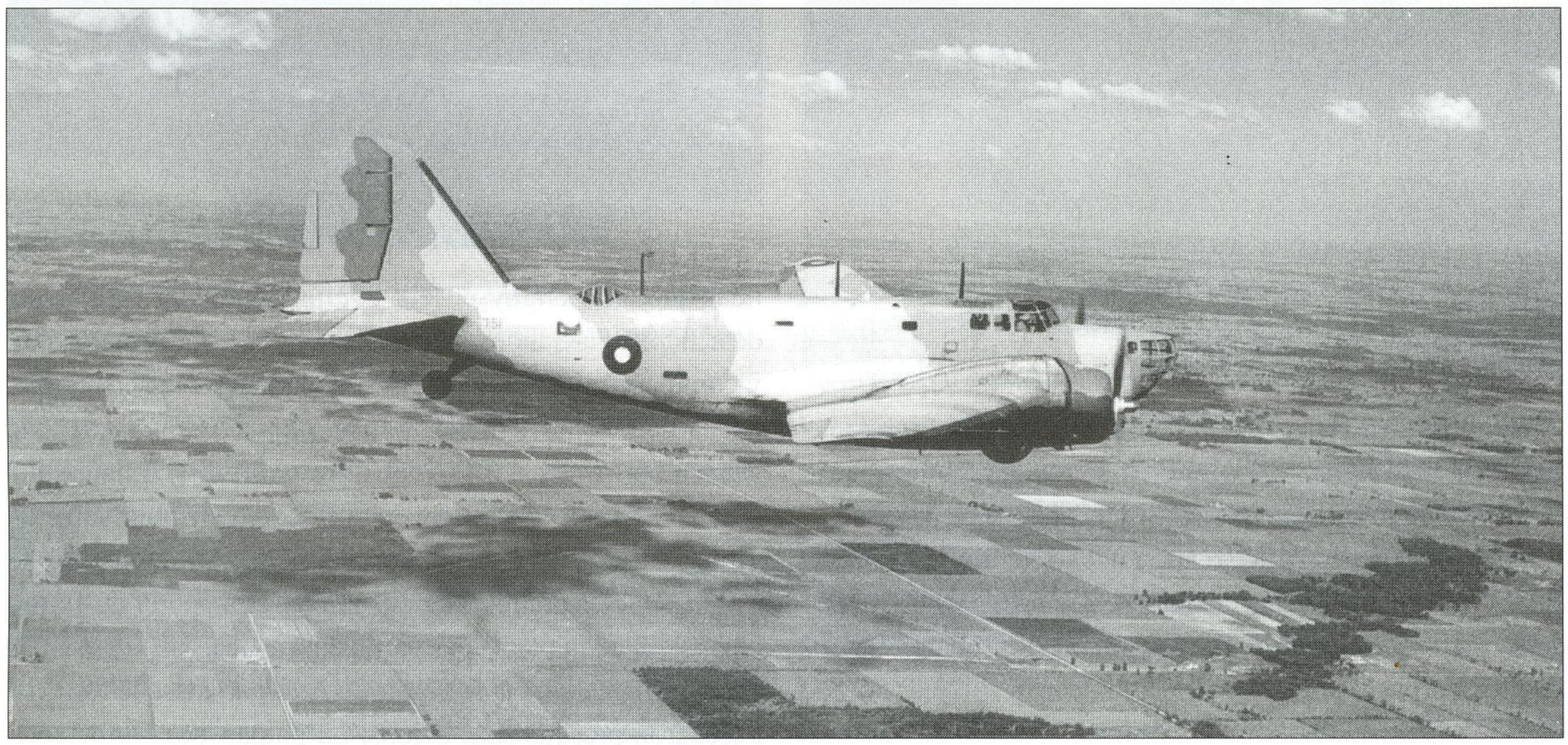
Á mesure que l'été avance, le N° 10 (BR) *Squadron* devient de plus en plus actif. Les patrouilles et escortes de convois partent de Dartmouth. Le A *Flight* à Gander entreprend aussi deux ou trois longues patrouilles par jour, ainsi que des missions plus courtes de reconnaissance, selon la météo.

À côté de leurs patrouilles, les Digby, à cause de leur taille et de leur origine commerciale, sont souvent sollicités pour transporter du personnel militaire (en plus de celui de l'escadron), civil et VIP, entre les deux bases, car la présence canadienne à Terre-Neuve à cette époque ne fait que croître. Un des avions de Dartmouth passe ainsi deux jours, les 20 et

Le Douglas Digby

21 juillet, à attendre pour conduire le Gouverneur de la colonie française de St. Pierre et Miquelon à Ottawa, mais, le voyage sera annulé pour cause de climat et autres raisons d'ordre diplomatique. Ceci étant, un Digby aura été immobilisé pendant deux jours pour rien ! Une autre activité à Dartmouth durant la dernière moitié de 1940 est la formation des mitrailleurs requis pour l'équipage des Digby « nouvelle formule ».

Déjà sollicités comme chauffeurs de taxi, les pilotes deviennent aussi en septembre comédiens et participent au tournage du film britannique *Le 49e Parallèle*. Pendant que les Digby de Dartmouth volent pour le bénéfice du 7e Art, le détachement de Gander exécute plusieurs missions factices à Corner Brook sur la côte occidentale de Terre-Neuve, faisant des attaques en piqué sur un faux *U-Boot* dans la baie des Isles. Mais malgré le côté peu guerrier de cet épisode, la RCAF en profite pour équiper le Digby 741 avec une caméra F-24 pour photographier Terre-Neuve qui n'a jamais été l'objet de survols en vue de réaliser des cartes détaillées.



Le Digby n° 751 va se poser près de la frontière entre les États-Unis et le Canada et c'est par la route qu'il la franchira afin de respecter les lois sur la neutralité américaine.

n° 749 rencontre une mauvaise visibilité qui exclut tout atterrissage à Dartmouth ou à Moncton. Comble de malchance, le carburant est presque épuisé après 12 heures de vol, à cause d'un réglage défectueux des moteurs qui ont été trop gourmands. Le vol se poursuit en direction de l'ouest, mais tous les aérodromes où il est possible d'atterrir le long de la route sont fermés. Décidant alors d'abandonner l'avion dans la région de Rivière du Loup, au Québec, l'équipage se rend compte qu'il n'y a que cinq parachutes pour les six membres d'équipage. Le pilote, *Flying Officer* J.G. Richardson et l'officier radio, le *Flight Lieutenant* G.F. Clay, étant les moins lourds, se portent volontaires pour sauter ensemble avec le même parachute. Ils sautent en toute sécurité mais tombent dans le lac de l'Est et se noient. Les quatre autres membres de l'équipages seront récupérés dans les jours suivants.

Le mauvais temps commence à s'établir à Gander tard au cours du mois de novembre et les hommes du N° 10 (BR) *Squadron* font alors connaissance des grands vents, du grésil et de la neige mouillée. Maintenir les Digby opérationnels sous ces conditions devient difficile. Bien que Gander possède de grandes pistes d'atterrissage, il n'y a qu'un seul grand hangar en 1940 et les Lockheed Hudson en convoyage pour la Grande-Bretagne l'occupent le plus souvent. Les Digby doivent donc être entretenus à découvert. En de telles circonstances les moteurs deviennent vite capricieux et démarrent mal.

Un autre Digby est perdu en décembre, cette fois-ci à Dartmouth. En décollant le 12 décembre 1940, le n° 746 penche légèrement sur la droite. C'est corrigé par le deuxième pilote, le *Flying Officer* R.N. Rand, qui réduit le moteur gauche, mais trop, semble-t-il, car l'avion penche maintenant sur la gauche. Les pilotes coupent les gaz et tentent d'interrompre le décollage, mais le 746 dépasse le bout de la piste pour s'arrêter dans un fossé. Le circuit du carburant est percé sous le choc et l'essence commence à se répandre. L'équipage, parvient à s'extraire sans dommage et s'éloigne de la machine avec un empressement d'autant plus compréhensible que les deux bombes de 600 lb (272 kg) sont toujours accrochées sous les râteliers d'aile. Tout explose dans les secondes qui suivent.

À la fin de 1940, 17 des 20 Digby sont disponibles, presque tous en service avec le N° 10 (BR) *Squadron*, et forment la première ligne de défense du Canada.

1941, UNE LONGUE ANNÉE

L'année 1941 débute avec toujours deux détachements, à Ce n'est pas une chose aisée à cause des nuages présents presque continuellement dans cette zone.

PATROUILLES ET ESCORTES

Malgré toutes les autres tâches, les patrouilles et escortes occupent la plus grande partie du temps. Jusqu'à ce que le premier Canso (version canadienne du Catalina) arrive, le Digby est l'avion de la RCAF ayant la plus grande autonomie. Le 28 septembre 1941, un des Digby revient à Dartmouth après une patrouille de 12 heures et 45 minutes, un record pour l'escadron. C'est pour ces possibilités que le 6 novembre, trois Digby décollent de Gander à 19h30 malgré une pluie intermittente avec ordre de repérer et d'attaquer le navire allemand *Admiral Scheer* qui doit être à moins de 1 000 km des côtes, mais rien n'est repéré car le navire allemand se trouve à près de 1 300 km de la côte; les avions reviennent à la base.

Le mois de novembre est un mois tragique pour l'escadron. Revenant à Gander d'un exercice de tir dans la soirée du 17, le

[2] N° 744, 749, 752, 753 et 754.

Dartmouth et à Gander, chacun avec normalement dix Digby. Les avions tournent entre Gander et Dartmouth après 180 heures de vol. Bien que les escortes et les patrouilles opérationnelles décollent de Dartmouth, Gander est le véritable centre des opérations. À cause de la météo peu clémente, neuf patrouilles prennent l'air en janvier, cinq d'entre elles devant revenir prématurément.

En février, les conditions continuent à être mauvaises, bien que plus de vols soient entrepris. L'entraînement n'est pas négligé pour autant et à Dartmouth, on met l'accent sur le bombardement à haute altitude et en piqué, tandis qu'à Gander des essais sont entrepris pour confirmer si les bombes et les charges de profondeurs britanniques peuvent être emportées sur les râteliers de type américain des Digby. Ce même mois, la décision est enfin prise pour mettre à disposition du détachement de Gander un hangar pour que les avions, au moins de temps en temps, puissent être dégelés. En effet, les mécaniciens se sont rendus compte que la combinaison de vents forts et de neige mouillée pénétre par chaque petit trou des avions avant de geler, ce qui rend les avions indisponibles jusqu'à ce que le soleil puisse chauffer un peu la carlingue...

Entre le 21 et le 24 février, la routine du détachement de Terre-Neuve est rompue par les recherches d'un Hudson qui s'est écrasé après avoir fait demi-tour alors qu'il volait vers l'Angleterre; par comble de malchance, il emmenait comme passager le scientifique Sir Frederick Banting, l'inventeur de l'insuline. Mais c'est un autre Hudson qui découvre l'avion le 24 février, non loin de la côte de Terre-Neuve, et un Digby parachute des rations d'urgences et un message à des trappeurs tout proches. Tragiquement trois des hommes à bord du Hudson ont été tués y compris Banting, seul le pilote a survécu.

Le mois de mars est aussi marqué par le mauvais temps, mais en avril l'escadron est regroupé. Tous les Digby et leur équipage se retrouvent à Gander, qui devient alors une base de la RCAF. Le déménagement est terminé le 11 avril. Le N° 10 (BR) *Squadron* n'est pas la seule unité à opérer à partir de Gander, car les Canadiens se retrouvent aux côtés des Américains du 41st RS sur B-17C engagé dans des patrouilles anti-sous-marines. Au cours du mois, le *Wing Commander* H.M. Carscallen prend le commandement de l'escadron.

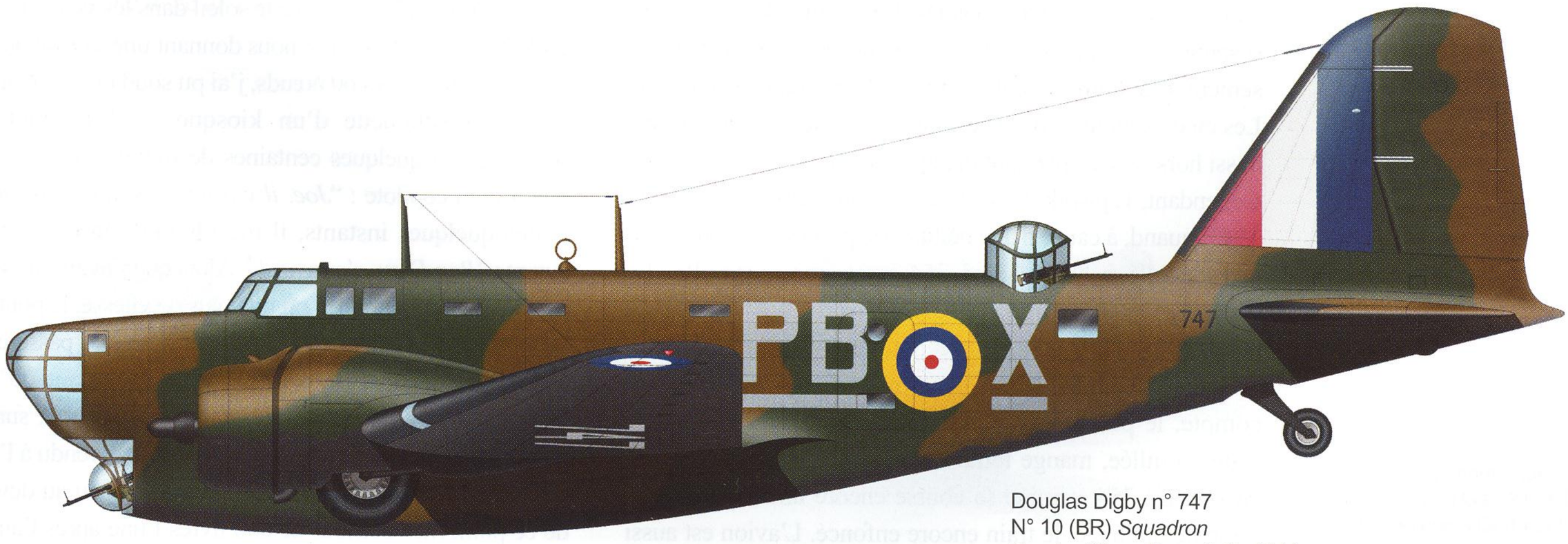
Réunies à Gander, les patrouilles sur l'Atlantique Nord deviennent plus fréquentes et plus longues à mesure que les équipages venant de Dartmouth gagnent de l'expérience. Très vite, une demi-douzaine de Digby peut être expédiée au-dessus de l'océan en même temps, le temps en l'air allant de huit à douze heures. Le Digby s'avère être une machine fiable à l'emploi.

Si l'été est tranquille, les *U-Boote* n'ayant pas encore étendu leurs activités aussi loin vers l'ouest, les Canadiens déplorent cependant la perte de deux Digby. Le 22 juin 1941, le n° 752 piloté par le *Flight Lieutenant* R.A. Ashman, doit faire un amerrissage en mer au large de Terre-Neuve suite à des problèmes mécaniques. L'équipage peut s'en extraire avec rien de plus que des coupures et des contusions; recueilli par une goélette, il est tout étonné de voir son appareil continuer à dériver pour aller s'échouer près du cap Race. Le Digby, qui semble être resté à flots, est d'abord coulé par la marine canadienne puis récupéré par la RCAF, mais il ne sera jamais réparé. En revanche, le deuxième accident va se terminer plus tragiquement. Revenant à Gander d'une longue patrouille peu après minuit le 26 juillet 1941, le *Flying Officer* Tomsett, pilote du n° 742, essaye d'atterrir dans des conditions difficiles. Peut-être fatigué par le vol, le pilote fait un virage à basse altitude et, sans qu'il ne s'en rende compte, le Digby perd de l'altitude, l'aile droite heurte le sol et l'avion s'écrase. Les cinq hommes à bord périssent.

Les premiers *U-Boote*

Les *U-Boote* font leur première apparition à l'automne de 1941 sur la zone de chasse du N° 10 (BR) *Squadron*. Le premier est aperçu le 30 septembre, mais a déjà disparu quand le Digby arrive sur les lieux. Les équipages de l'escadron sont maintenant plus que jamais d'alerte et volent jusqu'aux limites de leur propre endurance et de celle du Digby, malgré la pluie et les forts vents qui commencent à sévir à cette époque de l'année sur Terre-Neuve. Les prévisions météo sont très importantes alors, car si le vent est mésestimé ou si par malchance les vents augmentent au-delà des prévisions, il y a un grand risque de tomber à court de carburant. C'est le spectre qui hante tous les équipages du N° 10 (BR) *Squadron* à chaque décollage.

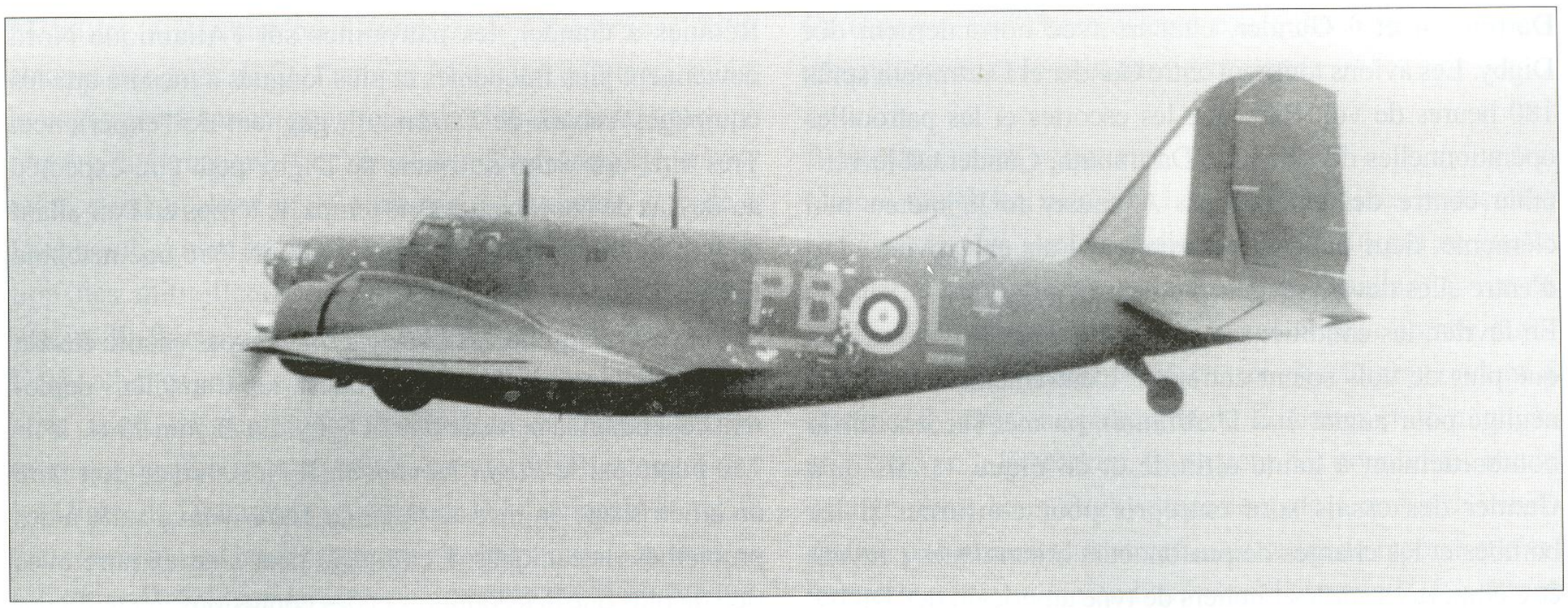
Il y a constamment des mutations loin de l'escadron avec pour résultat une pénurie chronique d'équipages. Un pilote



Douglas Digby n° 747
N° 10 (BR) *Squadron*
Gander (Terre-Neuve), fin 1941.

© P-A. Tilley - 2004

Le Douglas Digby



Le Digby PB-L en patrouille au-dessus de l'Atlantique Nord. C'est l'un des pires endroits pour ce genre de mission, surtout en hiver en raison des épouvantables conditions atmosphériques.

de l'unité, le *Flight Lieutenant* B.A. Butts, semble avoir tenu à résoudre ce problème de disproportion et de rétablir la parité entre nombre d'avions et et le nombre de pilotes. Le 11 septembre, cet officier est l'un des pilotes assignés à pratiquer des décollages et atterrissages à bord du n° 750. Étant le premier sur la liste, il prend l'air sans s'assurer que les cales du gouvernail et de la profondeur ont été enlevées (elles sont conçues pour empêcher ces surfaces d'être endommagées par le vent quand l'avion est stationné). Le Digby ne peut être stoppé avant de traverser le fossé de drainage au bout de la piste. Il s'arrête finalement près de 200 mètres après l'extrémité de la piste avec le mécanisme du train enfoncé à travers le longeron d'aile principal. Les quatre hommes à bord ne sont pas blessés, mais le 750 doit être expédié à Clarke Ruse Aircraft, Halifax, pour réparation. La même journée, le *Squadron Leader* A. Laut prend le commandement de l'escadron.

Puis, le 3 octobre 1941, le même homme aux commandes du n° 748 décolle pour une sortie de patrouille à l'aube. Ignorant totalement le fait qu'une couche de gelée blanche et de neige recouvre l'avion après avoir passé une nuit sous les étoiles et croyant probablement que la neige sur les ailes s'envolerait durant le décollage, il prend les airs sans autre précaution. Il essaye de grimper trop à-pic, à une vitesse trop lente pour un Digby lourdement chargé. À une hauteur de 75 pieds, il commence lentement à perdre de l'altitude, jusqu'à ce qu'il vienne se poser à quelque 200 mètres de la fin de la piste. Son atterrissage est comparativement doux car l'avion s'enfonçe mollement dans des sapins. À Terre-Neuve, les arbres ne grandissent pas vite, mais tout près les uns des autres, formant un épais matelas. Le Digby 748 se retrouve suspendu à quelques mètres au-dessus du sol, mais heureusement avec comme seul dommage le train qui est enfoncé. Les cinq hommes à bord ne sont pas blessés. Cet avion sera aussi hors service pendant presque un an.

Cependant, l'épisode final de ce trio survient le 11 octobre 1941, quand, à cause d'une pénurie de pilotes, ce même officier décolle à bord du n° 754 pour une patrouille. Le décollage et la patrouille se font sans problème, mais pendant les 10 heures qui s'écoulent, le vent a changé de direction à Gander. Ne daignant pas prendre ce facteur en compte, le pilote atterrit allègrement vent arrière sur une piste mouillée, mange toute la longueur de la piste et plus encore. Le 754 termine sa course encore une fois dans un fossé de drainage, le train encore enfoncé. L'avion est aussi expédié à Clarke Ruse pour réparations et sera hors service pour huit mois.

Le premier contact d'un Digby avec l'ennemi se fait le 25 octobre. Les sous-marins allemands commencent alors tout juste à couler des navires au large de Terre-Neuve. Un effort maximum au-dessus de la zone est ordonnée et sept Digby s'envolent à l'aube. L'un d'eux, le 740, est piloté par le *Squadron Leader* C.L. Annis, alors officer d'armement au sein de l'*Eastern Command*. Il est à Gander en tant que membre de la commission qui est arrivée pour enquêter sur les nombreux accidents des Digby et, à cause de la pénurie de pilotes expérimentés, on lui demande de prendre part à la mission. Il se souvient :

« Au cours de la nuit, un *U-boat* avait coulé un voire deux cargos juste au dehors du détroit de Belle Isle. Les ordres étaient arrivés pour mettre en l'air tous les avions disponibles. À cause d'une pénunie de capitaines et parce que j'étais qualifié pour voler comme commandant de Digby, je reçus l'ordre de partir à bord d'un des Digby. À la tombée de la nuit, j'ai décollé avec un équipage qui volait ensemble pour la première fois. Nous avons entamé notre patrouille à environ 160 km du détroit de Belle Isle en réalisant des lignes droites direction nord-sud et dans des conditions difficiles, car nous étions secoués par des turbulences générées par un vent de plus de 60 nœuds soufflant du sud et une mer déchaînée en dessous de nous. Nous devions voler à 600 pieds à cause d'une couche nuageuse plafonnant à 1 000 pieds générant des courants d'air ascendants et nous recevions les embruns qui déposaient une fine couche de sel sur le pare-brise. Je n'avais jamais vu cela à une telle altitude.

« Plus tard dans la matinée, alors que nous volions à l'est du détroit de Belle-Isle avec le soleil dans les yeux et avec un fort vent de 60 nœuds, nous donnant une vitesse au sol ne dépassant pas les 60 nœuds, j'ai pu soudainement apercevoir la silhouette d'un kiosque et d'un pont de sous-marin à quelques centaines de mètres environ. J'ai crié à mon copilote : "*Joe, il y a un sous-marin devant*". Après quelques instants, il me répondit en criant tout autant : "*Bon Dieu, c'est vrai !*" .Alors que j'avais baissé le nez de l'avion pour qu'il prenne plus de vitesse, le pont du sous-marin a commencé à disparaître, puis la passerelle. J'ai plongé vers le sous-marin tout en tentant de me souvenir où il avait disparu. Avant que je n'arrive sur ce point, j'étais descendu à environ 200 pieds et rendu à l'endroit que j'avais estimé bon, j'ai largué un peu au devant de ce point mes bombes de 600 livres l'une après l'autre, distante chacune d'environ une vingtaine de mètres. Au moment où j'ai lâché mes bombes, j'ai viré sur le côté

aussi vite que possible, sachant que si l'une de ces bombes était larguée en dessous de 500 pieds, la détonation à l'impact pouvait souffler l'appareil. Nos bombes ont dû exploser au contact de l'eau, bien que nous n'ayons rien entendu. Ce que je me souviens le mieux de ce moment sont les violentes vagues effrayantes qui léchaient le bout de notre aile qui était presque à la verticale lors de mon virage. Tout aussi délicate fut la manière qui nous a permis de reprendre de la vitesse.

« Au milieu de l'attaque, un des membres de l'équipage avait largué des marqueurs, mais après que ayons viré dans le vent et stabilisé l'appareil, je suppose que nous nous trouvions quelque 3 km plus loin. De ce fait, nous n'avons pas retrouvé la trace de ces marqueurs. Cela aurait pu être une attaque réussie, mais il n'y eut aucune explosion et pour cause, car sans m'avertir, le bombardier, seul dans le nez de l'avion, avait neutralisé les détonateurs des bombes au moment où je piquais vers ma cible. Il nous a ainsi peut-être sauvé la vie. »

Cette action est alors la première attaque exécutée par un avion de *l'Eastern Air Command*. Le N° 10 (BR) *Squadron* ne rencontrera pas l'ennemi à nouveau cette année-là.

Mais les vols continuent et le 5 novembre, en revenant d'un vol d'entraînement, le *Flying Officer* J.M. Young prend les commandes pour atterrir à Gander à bord du n° 756. Roulant rapidement sur la piste, il perd le contrôle de l'avion en tentant de virer de la piste à trop grande vitesse et heurte le devant d'un véhicule de secours qui était stationné près de la piste. Les semaines suivantes sont calmes, malgré une météo très éprouvante avec de la pluie, la neige, la brume et des vents forts persistants.

C'est vers la fin de l'année que des charges de profondeur de 250 lb (113 kg) commencent à remplacer les bombes fournies par les Américains. Mais le changement le plus significatif est le montage du radar. Bien que cet équipement ASV (*Air to Surface Vessel*) reste primitif et qu'il ne sera jamais installé sur tous les Digby, il s'avérera être un immense avantage pour les avions ainsi équipés.

L'année 1941 s'achève cependant sur un épisode tragique avec la disparition du n° 744 et de son équipage commandé par le *Pilot Officer* J.W Skidmore le 29 décembre. Le Digby a décollé de Gander à 08h40 GMT pour une patrouille qui doit être réalisée à l'est de Terre Neuve. Aucun contact visuel ou radio ne sera rapporté par la suite. Malgré des recherches intensives aucune trace de l'avion et de son équipage ne sera jamais retrouvée.

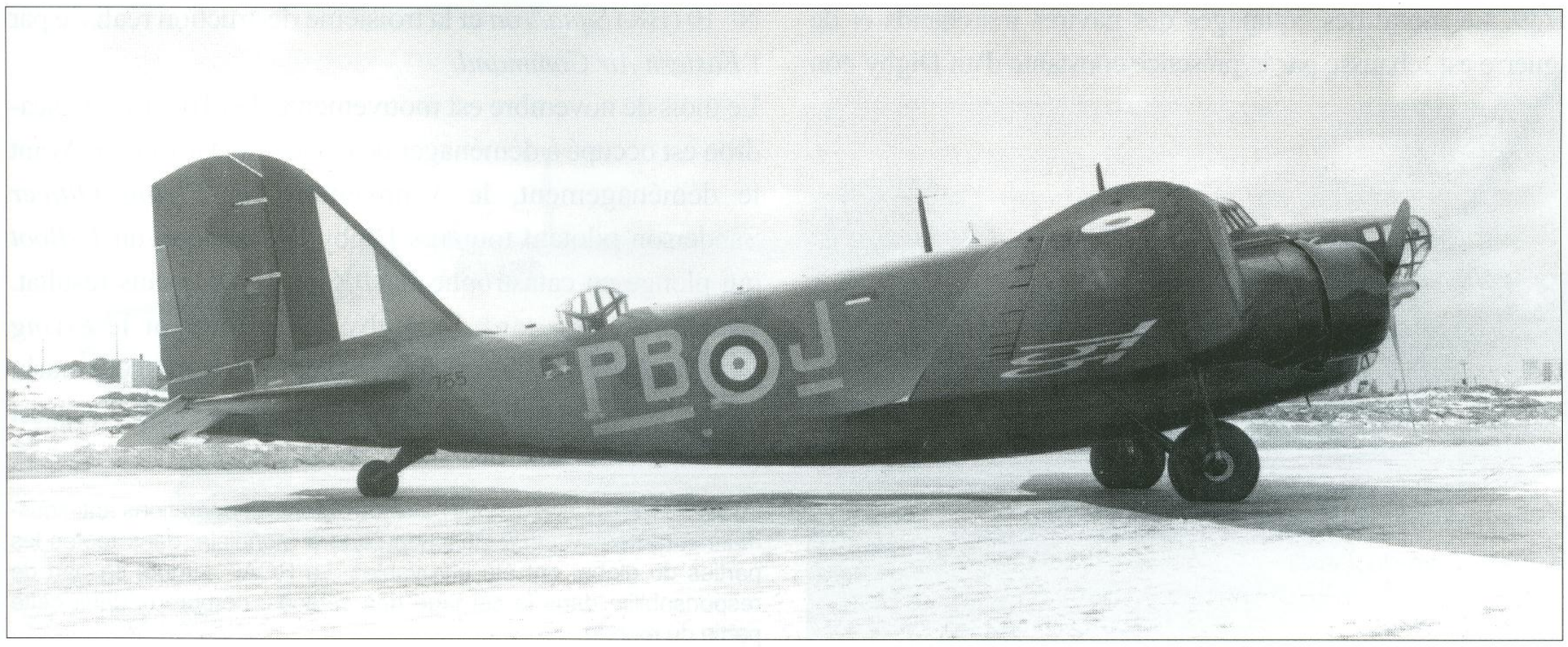
Les États-Unis entrent en guerre

L'année 1942 marque un changement important pour le N° 10 (BR) *Squadron*. Avec l'entrée en guerre des États-Unis, les *U-Boote* allemands se sont déplacés dans les eaux nord-américaines pour tirer avantage de la bonne chasse rendue possible par les défenses américaines inexpérimentées. Ceci amène tout naturellement les *U-Boote* sur la zone d'opération de la RCAF.

Mais l'année commence mal pour l'escadron. Le 2 janvier, le n° 738 décolle de Gander à 11h10 pour une patrouille. Après 40 minutes de vol, le moteur droit se met à cahoter et l'hélice est mise en drapeau. L'avion commence à perdre de l'altitude et les bombes sont lâchées pour tenter de maintenir l'altitude. Comme le 738 vole plus bas que la cime de certaines collines, le pilote, le *Flying Officer* D.G.J. Maltby, amerrit dans la baie Fresh Water à Terre-Neuve, non loin de Gander. Il demande alors à l'opérateur radio d'essayer de contacter la base, mais en tournant l'interrupteur général le feu prend dans la cabine, forçant les six membres d'équipage à abandonner le Digby. Ils ramènent leur dinghy vers le rivage où ils sont trouvés par des pêcheurs de Wellington, qui les amènent à la ville, tous plus ou moins blessés.

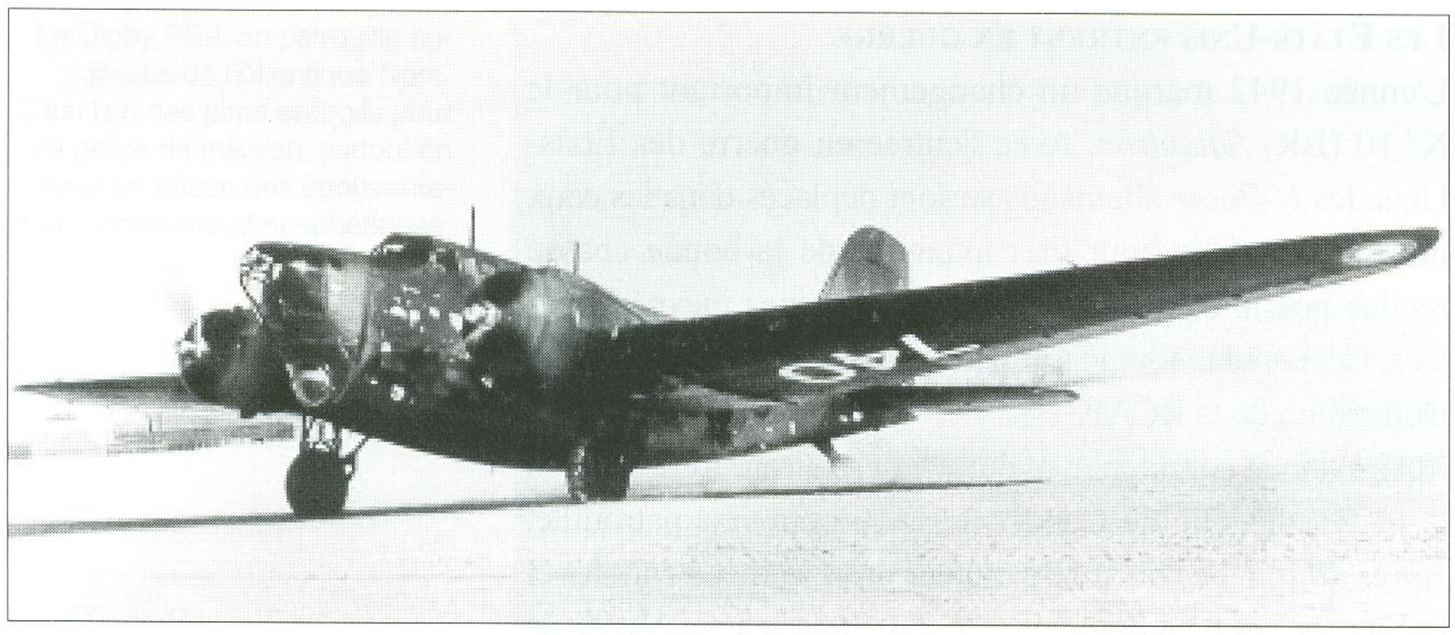
La première rencontre de 1942 avec un *U-Boot* a lieu le 19 janvier. Décollant de Gander à 11h10, le *Flight Lieutenant* Young et son équipage, en patrouille à l'est de Gander, aperçoivent un sous-marin à travers les bourrasques de neige et piquent. Le *U-Boot* ne tarde pas à faire de même. Young lâche trois charges de profondeur, puis trois autres lors de sa deuxième passe. Aucun résultat n'est constaté, mais le Digby patrouille la zone jusqu'à ce qu'il soit obligé de partir dans une tempête de neige. Trois jours plus tard, dans la même zone, le *Flight Lieutenant* E.M. Williams et son équipage attaquent un autre sous-marin en revenant d'une escorte de convoi. Williams peut s'approcher d'un mille environ avant que le sous-marin ne commence à plonger et il lâche sa première salve alors que la poupe est encore en surface. Hélas, des trois premières charges, deux ne se décrochent pas des râteliers. La troisième, elle, explose près du centre du sous-marin. Williams fait deux autres attaques, lâchant ses cinq dernières charges, puis jette un marqueur pour signaler l'endroit et cherche tout autour jusqu'à ce qu'il soit forcé de partir à cause du mauvais temps et de la mauvaise visibilité. En plus de ces deux attaques, trois autres seront réalisées par la RCAF en janvier.

Le 6 mars 1942, le *Squadon Leader* Annis prend le commandement de l'escadron en remplacement du *Squadon*



Les Digby n'opéraient que par détachements à Gander et ils devaient revenir à Dartmouth pour les révisions, comme le n° 755 que l'on voit ici au coyrs de l'hiver 40-41.

Le Douglas Digby



Été comme hiver, les avions doivent décoller. Les Canadiens mettront un certain temps pour adapter le Digby aux rudes conditions hivernales du nord-est canadien.
Ci-dessus, le 740 et ci-dessous le 747.

Leader Laut. Le reste de l'hiver et le début du printemps sont plus calmes. L'ennemi semble se méfier de la violente réaction causée par la présence des Digby au large de Terre-Neuve et concentre ses efforts davantage au sud, dans les eaux plus tièdes. Le rythme des patrouilles et des escortes des convoi ne diminuent pas malgré la météo.

Mais le nombre de Digby très sollicités continue à diminuer. Le 26 mars, le n° 753, pratiquant l'approche aux instruments à Gander, décroche à l'atterrissage et une aile bascule. Le pilote, le *Flight Lieutenant* E.M. Williams, pousse les manettes à fond permettant au 753 de bondir légèrement sur ses roues principales. Une aile heurte un banc de neige en bordure de la piste et l'avion s'écrase une trentaine de mètres plus loin. Heureusement, aucun blessé n'est à déplorer. L'avion est radié.

L'efficacité des avions est grandement améliorée quand à cette époque arrivent des charges de profondeur de 450 lb (204 kg). Il s'agit de la charge de profondeur navale ordinaire, modifiée pour être lâchée en vol et capable de donner aux sous-mariniers un choc bien plus terrible que les charges de 250 lb. Mais cet avantage est compensé par la perte progressive d'équipages expérimentés qui partent voler sur Canso.

Au mois de mai, l'ennemi est de retour dans les eaux de Terre-Neuve et canadiennes. Le N° 10 (BR) *Squadron* reste très occupé, ajoutant à la routine normale des patrouilles sur les eaux côtières du cap Race et dans le golfe du St. Laurent. Un seul sous-marin est aperçu par les *Pilot Officers* E.J. Patten et S.St.G. Stubbs le 3 mai (probablement le U-455), mais il plonge avant que l'attaque ne puisse être prononcée. Le mois de juin 1942 est tout autant actif pour les Digby volant de Goose Bay au Labrador, ainsi que de Gander. Ces deux pilotes et les quatre autres membres de l'équipage disparaissent sans laisser de traces le 11 juillet 1942 à bord du Digby 739. Le moral des équipages des navires marchands et de guerre est rehaussé par la présence constante d'un Digby non loin d'eux. Cependant, les marins sont parfois nerveux et il arrive que les artilleurs ouvrent le feu sur les avions.

Les Digby continuent à travailler dur durant l'été de 1942, bien que leur activité soit entravée par le fait que certains ne sont toujours pas équipés de radar. Cela n'empêche pas les vols et en juillet la pression est telle que certains équipages inscrivent jusqu'à 155 heures dans leur carnet de vol.

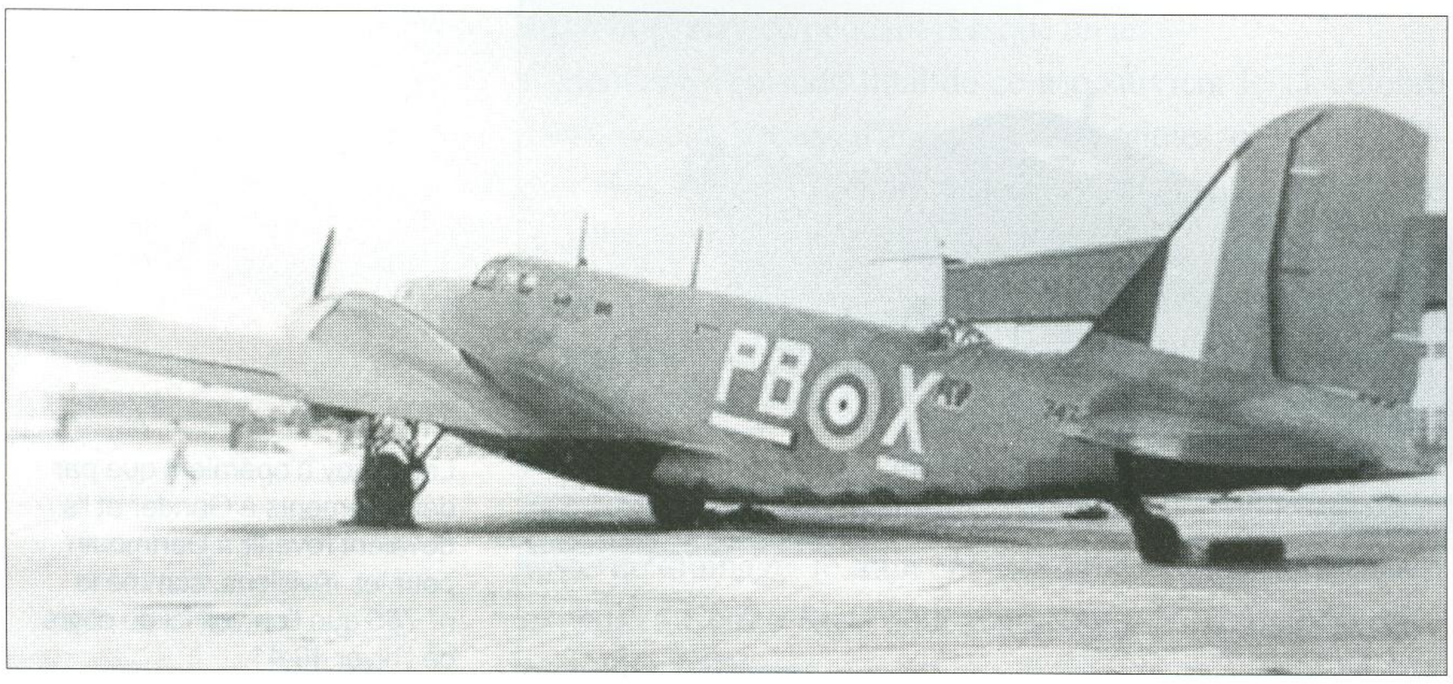
Le 23 juillet, le n° 747 lâche quatre charges de profondeur sur un objet en train de plonger et peut constater une nappe d'huile sur la surface de la mer. Il est possible que ce soit une baleine qui ait été victime de cette attaque, car il a été constaté qu'une baleine touchée par une charge de profondeur donne les mêmes résultats visuels [3].

Le jour de gloire est arrivé

Les mois qui suivent sont difficiles pour les Digby et leurs équipages. La tension et la fatigue causent bien des problèmes. La brume et la pluie qui tiennent occasionnellement les avions au sol, offrent un soulagement temporaire. Une attaque contre un *U-Boot* (probablement le U-513) est réalisée le 3 septembre par le *Flying Officer* Sanderson et son équipage. Le Digby escorte un convoi près du détroit de Belle-Isle quand le sous-marin est aperçu suivant une trajectoire convergente. Il réussit à plonger 20 secondes avant que Sanderson ne lâche quatre charges de profondeur le long de sa route. Un autre Digby et une corvette viennent à l'aide de Sanderson, mais le sous-marin disparaît. Un autre sous-marin est aperçu le 9 septembre, mais aucune attaque n'est entreprise.

L'escadron, maintenant commandé par le *Squadron Leader* J.M. Young, continue ses missions pour enfin arriver au 30 octobre 1942, le jour de gloire des Digby. Le *Flying Officer* D.F. Raymes décolle avec son équipage à bord du Digby 747 vers 12h25 pour escorter le convoi ON-140 arrivant d'Europe. La mission se passe sans problème et Raymes prend le chemin du retour. Tard dans l'après-midi, à environ 225 km du convoi, l'équipage repère un sous-marin. Raymes attaque aussitôt et le sous-marin plonge tout aussi vite. Cinq secondes après que le sous-marin a disparu, Raymes largue quatre charges de profondeur le long de la trajectoire prise par les Allemands. Tout de suite après l'explosion, un objet sombre fait surface suivi par des tâches d'huile et des bulles d'air. Raymes prend le chemin de la base et atterrit à Gander à 23h55. Son sous-marin sera crédité dans un premier temps comme probable, puis confirmé (U-570). C'est alors la septième attaque faite par le N° 10 (BR) *Squadron* et la troisième destruction réalisée par l'*Eastern Air Command*.

Le mois de novembre est mouvementé. Du 10 au 15, l'escadron est occupé à déménager de Gander à Dartmouth. Avant le déménagement, le 3 novembre, le *Flying Officer* Sanderson pilotant toujours Digby 747 attaque un *U-Boot* qui plonge en catastrophe (U-106 ou U-183) sans résultat. Deux jours plus tard, le Digby 751 piloté par le *Flying Officer* Foster, aide à faire un balayage anti sous-marin autour d'un convoi lorsqu'un submersible en surface est



[3] Les ravages subis par les baleines durant les opérations anti-sous-marines au cours de la Seconde Guerre mondiale, dans toutes les parties du globe, ont été effroyables. La RCAF a toute sa part de responsabilité dans le carnage des cétacés, nombreux dans cette partie du monde.

repéré. À cause de la brume il faut un certain temps pour l'identifier et il a plongé avant que les charges de profondeur ne puissent être lâchées. Le sous-marin est resté probablement intact, mais l'attaque et la surveillance maintenue sur les lieux l'empêchèrent probablement de s'attaquer au convoi. Ce sera le dernier *U-Boot* attaqué par un Digby du Nº 10 (BR) *Squadron*.

En effet, le temps des Digby touche à sa fin. L'avion a vieilli et la relève est déjà en vue, Canso et Liberator. Au cours des cinq derniers mois de service, la casse est sérieuse. Les Digby vieillissants ont des problèmes croissants d'entretien, d'autant que l'escadron a laissé plusieurs de ses équipes au sol expérimentées à Gander. Les choses s'améliorent avec l'arrivée de 22 mécaniciens de Gander peu après. De plus, avec l'expérience croissante des Canso pour les opérations à courte distance, *l'Eastern Air Command* fait appel aux spacieux Digby pour jouer le rôle de transport de fret et de personnel. Le 10 (BR) *Squadron* possède déjà une vaste expérience dans ce rôle. En décembre 1942, l'*Eastern Air Command* fait savoir que le *Squadron* sera rééquipé avec des Canso au printemps et que les Digby seront convertis en avions de transport.

Nouvelle vie

L'état-major de la RCAF pense aussi utiliser les Digby survivants pour entraîner les parachutistes, bien que des problèmes de centre de gravité soient prévus. Pendant ce temps, l'escadron continue ses missions. Le 6 janvier 1943, en revenant d'une patrouille, le n° 755 piloté par le *Flying Officer* L.F. Haggman, endommage son aile gauche à l'atterrissage en heurtant un chasse-neige sur la piste d'atterrissage. C'est le dernier incident avant le retrait opérationnel du Digby. Le même jour, le *Squadron Leader* A.M. Cameron qui prend le commandement de l'escadron.

En fin de compte, le N° 10 (BR) *Squadron* est choisi pour mettre en ligne les quinze B-24 Liberator qui ont été achetés avec grande difficulté par le Canada. La dernière mission d'un Digby intervient le 8 avril 1943. Au total, le N° 10 (BR) Squadron aura perdu neuf Digby, dont six en opérations.

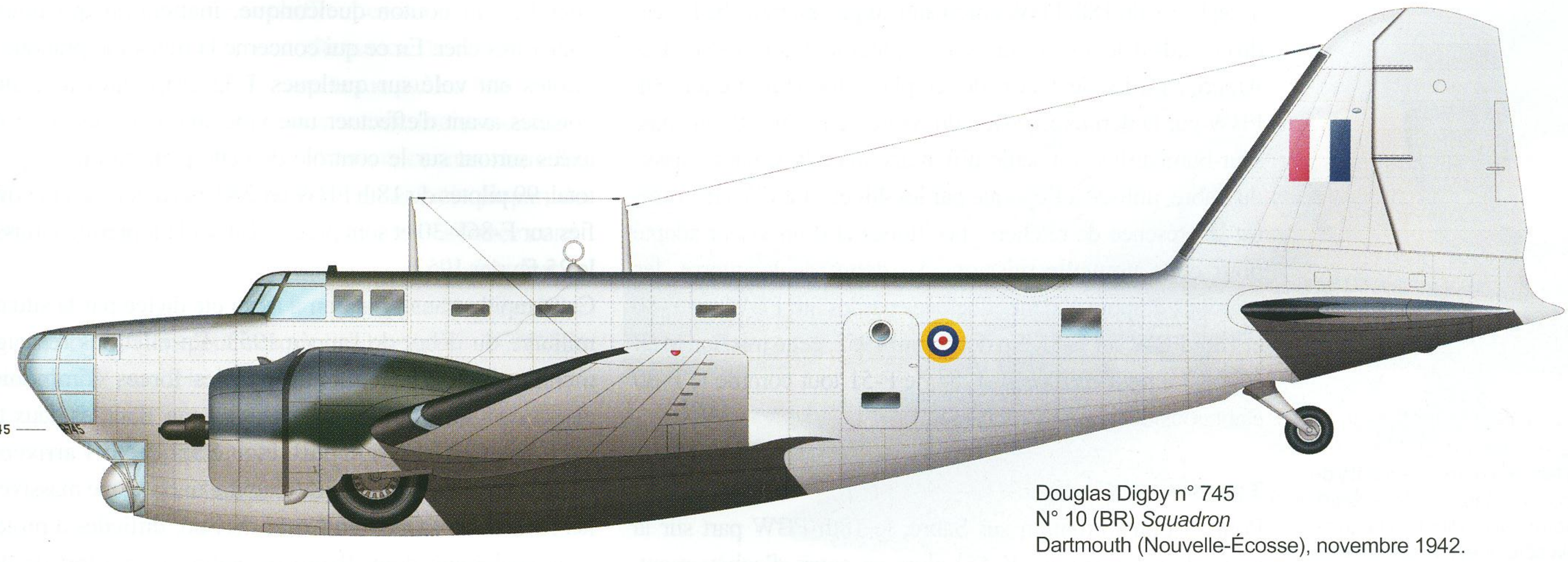
Au lieu d'être relégués comme avions de transport, les derniers Digby reprennent du service. Le Nº 161 (BR) *Squadron* est créé à Dartmouth le 28 avril 1943. Prévu pour voler sur Canso, il reçoit en attendant les Digby qui viennent juste d'être libérés par l'escadron voisin. Onze Digby sont encore dans les inventaires de la RCAF, mais seulement huit sont mis à la disposition du Nº 161 (BR) *Squadron*. Il devient opérationnel le 16 mai; un appareil est lancé à la recherche d'un Hudson porté disparu, tandis qu'un autre part en mission photographique. C'est le 24 mai que l'escadron commence ses missions plus guerrières.

Durant l'été 1943, le N° 161 (BR) *Squadron* effectue des patrouilles, des recherches et des escortes de convois. Le nombre d'équipages opérationnels s'accroît de sept à la fin juin à dix en juillet. La situation en nombre d'avions n'est par contre pas aussi bonne; ils sont envoyés en atelier les uns après les autres pour être repeints selon le nouveau schéma (couleur blanche) et un Digby passe trois mois à Rockcliffe pour l'installation de son équipement radar. L'escadron a de grandes difficultés à tenir ses objectifs opérationnels avec les avions disponibles. Pendant cette période, un Canso fait partie de l'inventaire, mais ce n'est qu'à partir du mois d'octobre que ce type arrive en nombre.

En septembre, pas moins de trois attaques sont faites contre de présumés *U-Boote* sans résultats. Plus frustrant que ce manque de succès sont les problèmes grandissants de maintenance; seul trois des huit Digby sont en état de vol le 30 septembre. Fin novembre, trois Canso sont à l'escadron et les Digby sont retirés en janvier 1944 après avoir réalisé leur dernière sortie le mois précédent. En décembre, les n° 751 et 757 ont été endommagés par accident, diminuant d'autant les effectifs. Ils sont d'ailleurs interdits de mission à partir du 23 décembre.

Les Digby volent en janvier 1944 mais pour des missions secondaires. En février, tous sauf un, sont convoyés à Scoudouc, Nouveau Brunswick, pour y être entreposés; ils ne voleront jamais plus. L'exception est le Digby 745 qui continue à voler pour *l'Eastern Air Command* pendant encore quatre mois.

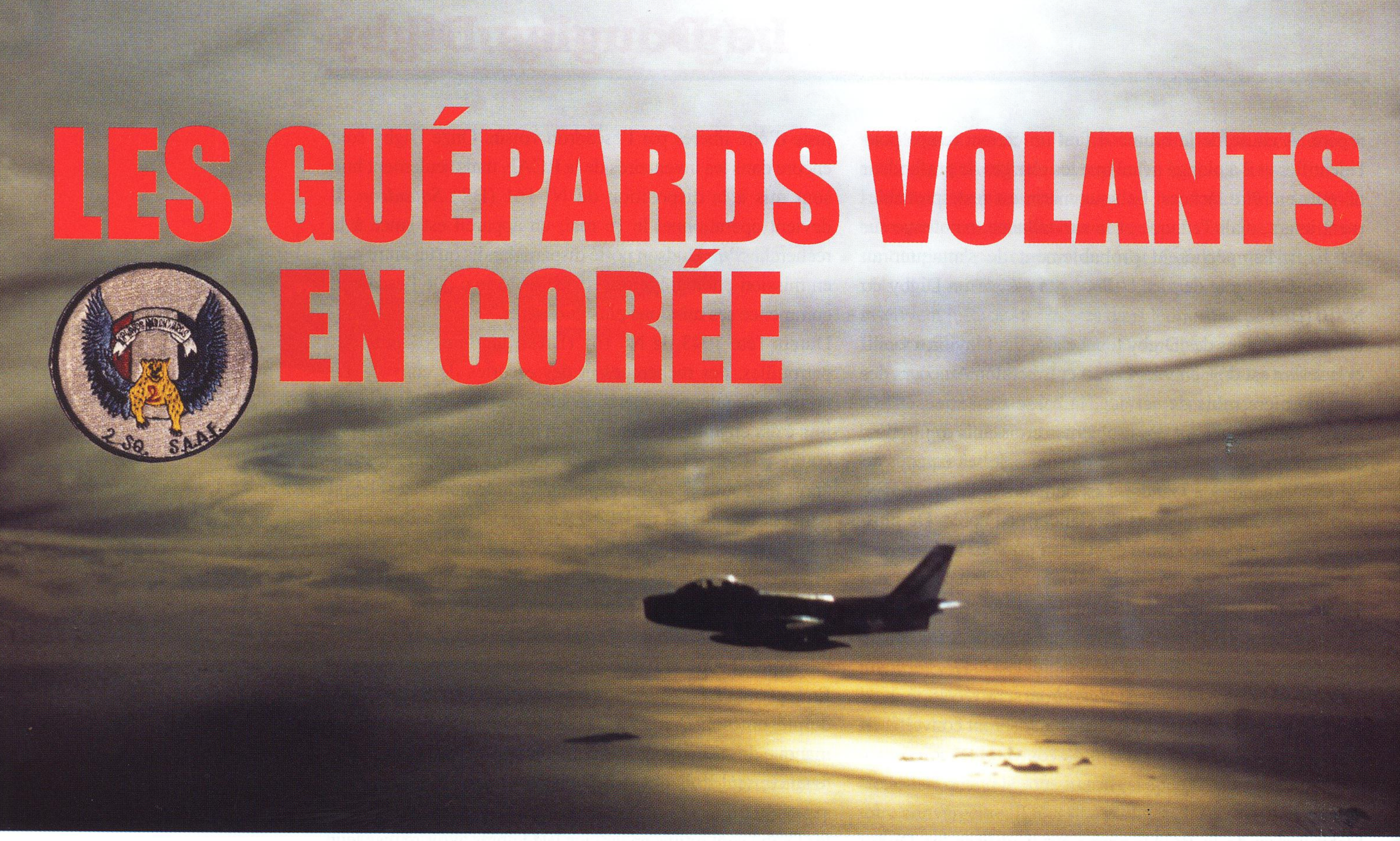
Si une partie des Digby du N° 10 (BR) *Squadron* rejoint le N° 161 (BR) *Squadron*, les autres ne sont pas retirés pour autant du service. Au moins deux autres sont affectés au Nº 167 (*Comm.*) *Squadron* qui est créé aussi à Dartmouth, le 15 août 1943. Le dernier Digby, le 745, est accidenté le 7 mars 1945 par le *Warrant Officer* J.K. Hall. À la fin de la guerre, il ne reste que six Digby dans les dépôts. Ils sont envoyés à la ferraille en 1946.



Douglas Digby n° 745
N° 10 (BR) *Squadron*
Dartmouth (Nouvelle-Écosse), novembre 1942.

© P-A. Tilley - 2004

LES GUÉPARDS VOLANTS EN CORÉE



Warren E. Thompson

LA GUERRE DE CORÉE sera toujours connue comme la guerre oubliée, en particulier aux États-Unis. Il y a plusieurs raisons pour cela, mais en tout état de cause cette guerre avait un objectif, la sauvegarde de la liberté. Encore aujourd'hui, le contraste entre la Corée du Sud et celle du Nord est saisissant et justifie pleinement les efforts consentis à cette époque. Plusieurs pays ont apporté leur contribution à ce conflit dans le cadre d'une résolution des Nations-Unis. L'Afrique du Sud fait partie des pays qui seront engagés aux côtés des Américains. Même si sa contribution s'est limitée à un escadron de combat, celui-ci a combattu pendant tout le conflit.

Après s'être battu pendant 30 mois sur F-51 Mustang, le N° 2 SAAF *Squadron* « Flying Cheetahs » (les guépards volants) s'est retrouvé avec des machines fatiguées et des pièces détachées en nombre limité. Le besoin de remplacer le matériel par des avions plus performants est alors devenu criant. C'est aussi le cas du 18th FBW américain auquel est rattaché l'escadron sud-africain et qui vole également sur F-51. Les Américains décident alors de remplacer les Mustang du 18th FBW par la dernière version du Sabre, le F-86F-30, un chasseur-bombardier. La seule différence avec la version chasse du Sabre, utilisée à l'époque par les 4th et 51st FW en Corée, est la présence de râteliers spécifiques et d'un viseur adapté pour cette nouvelle mission. Au début de la guerre, les missions d'appui étaient effectuées par les 8th FBW sur F-80 et 18th FBW sur F-51. En décembre 1952, cette mission avait été petit à petit confiée au F-84, le F-51 tout comme le F-80 étant considéré comme dépassé.

Dans les dernières lueurs du jour, les Sabre du N° 2 SAAF *Squadron* patrouillent au large de la côte ouest de la Corée en juillet 1953. (Robert Niklaus)

TRANSITION RAPIDE

Pour sa transformation sur Sabre, le 18th FBW part sur la nouvelle base d'Osan (K-55) alors en cours d'achèvement. L'entraînement commence aussitôt mais tous les pilotes ne vont pas le suivre. En effet, les Américains écartent ceux qui ont dépassé le nombre de 50 missions; ils termineront leur tour d'opérations comme contrôleurs aériens avancés sur AT-6. Pour les autres, dont la transformation est économiquement rentable, ils sont formés en 49 jours, ce qui est notable sachant que ces pilotes ignoraient tout des jets et qu'elle s'est déroulée en plein hiver et en zone de combat de surcroît. Les pilotes doivent en outre se familiariser avec le siège éjectable. Il faut bien dire que les méthodes américaines sont impitoyables. Par exemple, les pilotes doivent passer quatre heures dans le cockpit, manuel de vol en main, avant de subir un examen au sol et être capables de trouver les yeux bandés toutes les manettes de contrôle sans aucune hésitation. Ils doivent aussi connaître à fond le reste du manuel : rôle de chaque instrument, procédures à suivre en cas d'urgence et paramètres opérationnels. Cela permet au pilote, lorsqu'il se trouve en combat aérien, de se concentrer sur son combat au lieu de chercher un bouton quelconque, inattention qui pourrait coûter très cher. En ce qui concerne la transition pratique, les pilotes ont volé sur quelques T-33 empruntés aux unités voisines avant d'effectuer une vingtaine d'heures sur Sabre, axées surtout sur le contrôle de cette plate-forme de tir. Au total, 99 pilotes du 18th FBW (et 240 mécaniciens) sont qualifiés sur F-86F-30 et sont prêts à réaliser leur première mission le 25 février 1953.

Cette rapide transformation a aussi été dictée par la situation militaire du début de l'année 1953. En effet, les renseignements militaires ont montré que les forces communistes disposaient de 1 500 avions dans la zone, dont les deux tiers sont des MiG-15. Le plus inquiétant reste l'arrivée de bombardiers Tu-28 qui laisse craindre une attaque massive sur les terrains de l'ONU en Corée du Sud, difficiles à protéger avec seulement deux *Wings* de Sabre. Le renfort de deux autres *Wings* de Sabre, le 18th FBW et le 8th FBW qui se

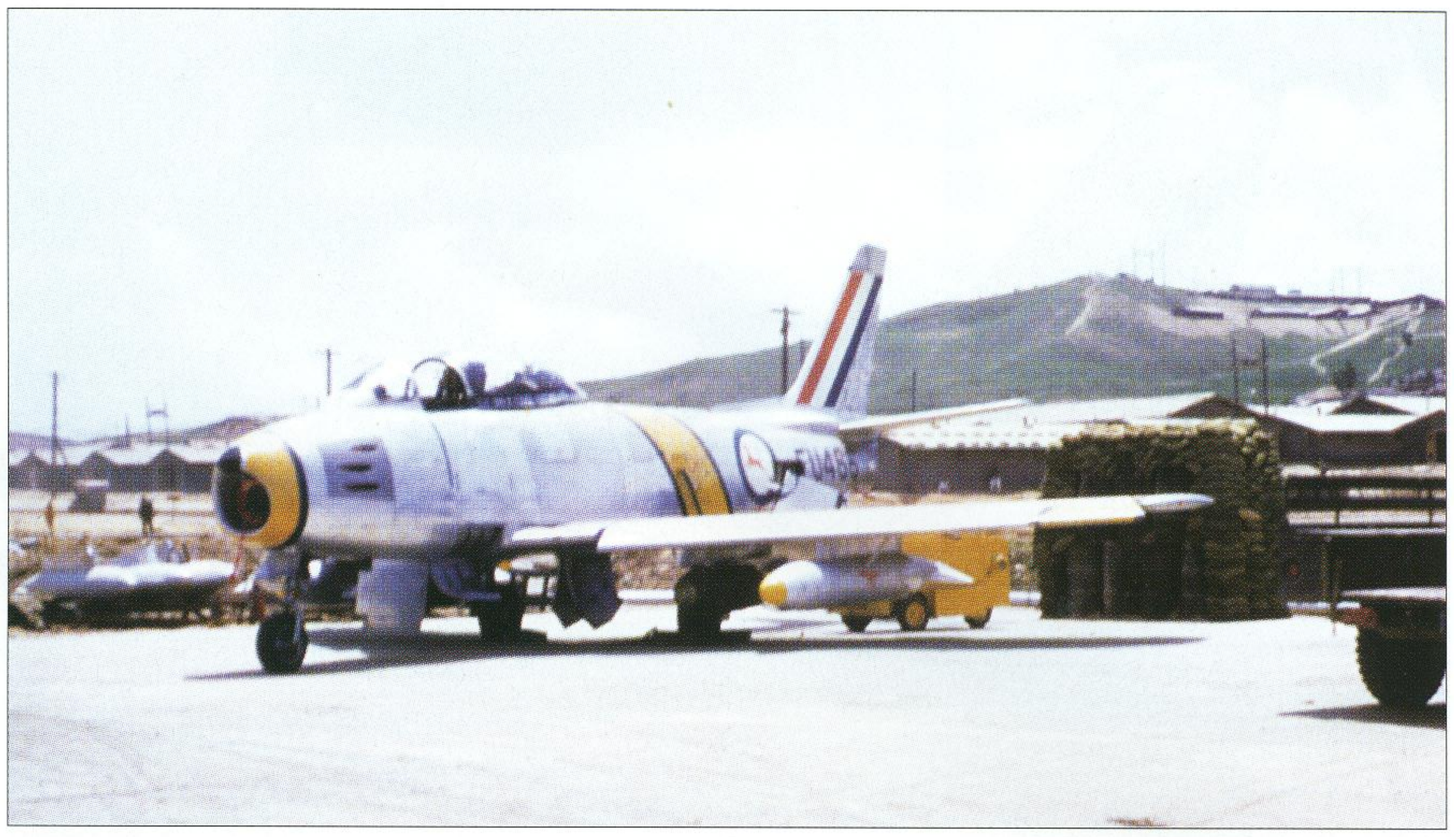
transforme sur Sabre au Japon, est donc particulièrement apprécié. Cela signifie que les nouveaux pilotes de Sabre doivent se mettre à niveau des méthodes de combat aérien, qu'ils n'ont jamais pratiquées du temps où ils volaient sur F-51. Le plus difficile pour ces anciens pilotes d'avion à pistons est d'entrer dans la zone de contact à haute vitesse tout en maintenant la formation à quatre lors des étapes critiques du combat . Malgré ces difficultés, les pilotes américains et sud-africains obtiennent l'autorisation de faire des missions de guerre au-dessus de Pyongyang.

Mission de guerre

Le 22 février 1953, les trois escadrons du *Wing* partent en mission pour la première fois sur Sabre depuis Osan. C'est une mission de rodage et plutôt symbolique, puisqu'elle ne fait participer que quatre avions pilotés par les commandants des escadrons, les *Majors* James Hagerstrom du 67th FBS, Harry Evans du 12th FBS et Ralph Gerneke du N° 2 SAAF *Squadron*, menés par le *Colonel* Maurice Martin, commandant le 18th FBW. Cette mission est une sorte de mise en jambe dans la fameuse *Mig Alley* et bien que des MiG soient aperçus, il n'y a aucun contact avec l'ennemi. Il faut aussi rappeler que pour les forces communistes, ce ne sont que des F-86 parmi tant d'autres. En revanche pour la SAAF, cette mission prend date, car c'est la première fois qu'un Sud-Africain effectue une mission de combat à bord d'un jet. Mais cette date, qui marque l'entrée officielle en opérations du 18th FBW, est en fait un peu prématurée, car en ce qui concerne la maintenance, les mécaniciens ont beaucoup de problèmes avec le Sabre. Le taux de disponibilité au cours du mois ne dépasse pas 24%. Seules 601 heures de vol sont réalisées en février, la plupart étant consacrées à l'entraînement. Ces heures représentent une charge certaine pour les quelques avions disponibles. Au total, le 18th FBW ne mène à bien que 12 sorties de combat en février. Mais les Sud-Africains perdent un Sabre (608/M) au cours d'un vol d'entraînement, le 28 février 1953. Son pilote, le *Lieutenant* R.L. van Rooyen, s'égare et quand il retrouve sa formation, son niveau de carburant est au plus bas. Il parvient à rejoindre K-8, mais à cause de la météo et jugeant qu'il ne dispose pas assez de carburant pour réaliser un atterrissage en toute sécurité, il préfère s'éjecter.

En mars, le taux de disponibilité grimpe à 53% et le nombre d'heures de vol à 1 444, les Sud-Africains étant responsables d'une bonne partie de ce chiffre. Les missions prennent vite un coté routinier avec une alternance de sorties CAP (*Combat Air Patrols*) dans la zone tenue par les MiG et les sorties d'appui. Les objectifs restent variés, mais se concentrent surtout sur les terrains d'aviation connus dans les environs de Pyongyang. Même s'ils ont alors la plupart du temps inutilisables, ils font l'objet d'une surveillance constante et d'un pilonnage régulier au cas où les forces communistes auraient pu, à la faveur de la nuit, introduire des avions plus légers pour attaquer les terrains de l'ONU en dessous du 38e parallèle.

Les Sud-Africains se montrent toujours agressifs et cherchent la moindre excuse pour aller traiter des objectifs qui sont dans le rayon d'action des MiG, en espérant en accrocher quelques-uns au passage. Pour cela, ils avancent toujours le même argument en formulant qu'ils ne veulent pas que leur entraînement aux techniques de combat air-air



Un des tout premiers Sabre perçus par les Sud-Africains. La lettre individuelle n'a pas encore été appliquée et le *Buzz Number* américain figure toujours sur le fuselage arrière.
(Frank Swartz)

ne serve à rien et qu'ils craignent de perdre la main... argument difficilement contestable. Mais de toute manière, les missions d'appui ne laissent pas beaucoup de temps au *Wing* pour ce genre de missions. Dans les premiers temps, les « Flying Cheetahs » (parfois accompagnés par l'un des autres escadrons) sont envoyés au-dessus de Pyongyang et le long de la côte ouest de la Corée du Nord dans le but d'attirer les MiG au sud le rivière Yalu et d'engager le combat. Mais les Communistes ne tombent pas dans le panneau. Il faut dire que les performances des Sabre des 4th et 51st FW ont peut-être rendu les Communistes plus prudents; les pilotes sud-africains n'ont pas plus de chance en escortant des F-84, pourtant des cibles plus prisées par les pilotes communistes. Cependant, le *Major* James Hagerstrom réussit à faire les deux et à abattre un MiG le 27 mars 1953 alors qu'il est en mission d'appui. Il obtint par la même occasion le statut d'as, le 28e de la guerre.

En avril, le taux disponibilité s'améliore et le nombre d'heures de vol aussi. Cela se traduit aussi par la perte de deux Sabre pour les « Flying Cheetahs ». Le 19 avril 1953, le *2nd Lieutenant* P.J. Visser à bord du 615/H est de retour de mission d'appui quand il constate une panne du système de pressurisation. Il rejoint K-55, mais au moment où il abaisse le train, rien ne se passe. Il choisit de faire un atterrissage sur le ventre, qu'il réussit. Cependant, l'avion est perdu. Deux jours plus tard, c'est au tour du *2nd*

Installation d'un réservoir supplémentaire sur un Sabre du N° 2 SAAF *Squadron*. Il était courant que des mécaniciens d'autres escadrons du *Wing* viennent prêter main forte à leurs collègues sud-africains.
(John Batchelder)

Les guépards volants

Retour de mission au-dessus de la rivière Yalu pour le 609/E. (Dwight Lee)

Lieutenant J.H. Robberts de connaître des ennuis avec le 613/G. Suite à une panne de réacteur au cours d'un vol d'entraînement, il doit s'éjecter.

Au début du mois de mai, le *Major* Gerneke cède son commandement au *Major* J.S.R. Wells. Les missions confiées aux Sabre se concentrent sur l'appui direct aux troupes, laissant aux F-84 le soin de traiter des objectifs plus en profondeur, comme Pyongyang et ses environs. Au retour d'une mission, le *2nd Lieutenant* J.H. Coetzee plie la jambe de nez de son 619/M et endommage son avion qui sera réparé par la suite. La montée en puissance du *Wing* est encore démontrée avec 1 234 sorties effectuées pour 2 054 heures de vol. Ce regain d'activité est surtout dû aux forces chinoises qui ont reçu l'ordre de grignoter le plus de terrain possible sachant qu'un cessez-le-feu devrait bientôt intervenir.

Le 21 juillet, les Sud-Africains connaissent leur première et seule perte opérationnelle sur Sabre. Ce jour-là, le *Lieutenant* G. Thom décolle pour une reconnaissance armée comme chef de patrouille après que son leader prévu, le *Lieutenant* Rae, a dû abandonner la mission. Les pilotes découvrent une colonne de véhicules qu'ils attaquent aussitôt. Au cours d'une passe, Thom sent que son avion est touché par les tirs venant du sol et son ailier lui confirme que son avion, le 616/Q, a pris feu. Il n'hésite pas une seconde et s'éjecte. Peu après avoir touché le sol, il est capturé par les troupes communistes.

Le 27 juillet, un armistice est enfin signé. Il devient effectif à 22h01 locales et toute la journée le N° 2 SAAF *Squadron* vole. Quatorze de ses seize Sabre ne réalisent pas moins de 41 sorties; un record pour le *Wing*, car cela représente une moyenne de 2,93 sorties par avion, alors que ce chiffre est de 1,92 pour le 12th FBS et 1,76 pour le 67th FBS. Au total pour l'année 1953, 1 694 sorties sur F-86 auront été effectuées par les Sud-Africains. L'escadron reste encore quelques mois sur place, car les missions de surveillance sont maintenues jusqu'au 1er octobre. Les Sabre sont rendus aux Américains dans les jours qui suivent; ils seront cédés à la Chine nationaliste par la suite. Malheureusement, les Sud-Africains perdent le premier et seul pilote sur F-86 le 28 août au cours d'un exercice combiné avec la marine britannique. Le *2nd Lieutenant* M.C. Botha rencontre des problèmes techniques avec son 614/P et choisit de s'éjecter. Il tombe dans l'eau et disparaît. Son corps ne sera jamais retrouvé. Le 31 octobre 1953, le N° 2 SAAF *Squadron* quitte la Corée pour rentrer en Afrique du Sud.

Page opposée : quand un avion était affecté à un autre pilote, son nom de baptême (quand il en portait un) changeait aussi. En mai 1953, le 603/B portait le nom de « RUTH II » qui sera remplacé par celui de « MISS CLOLOYEYES » quelques mois plus tard. (Richard Keener)

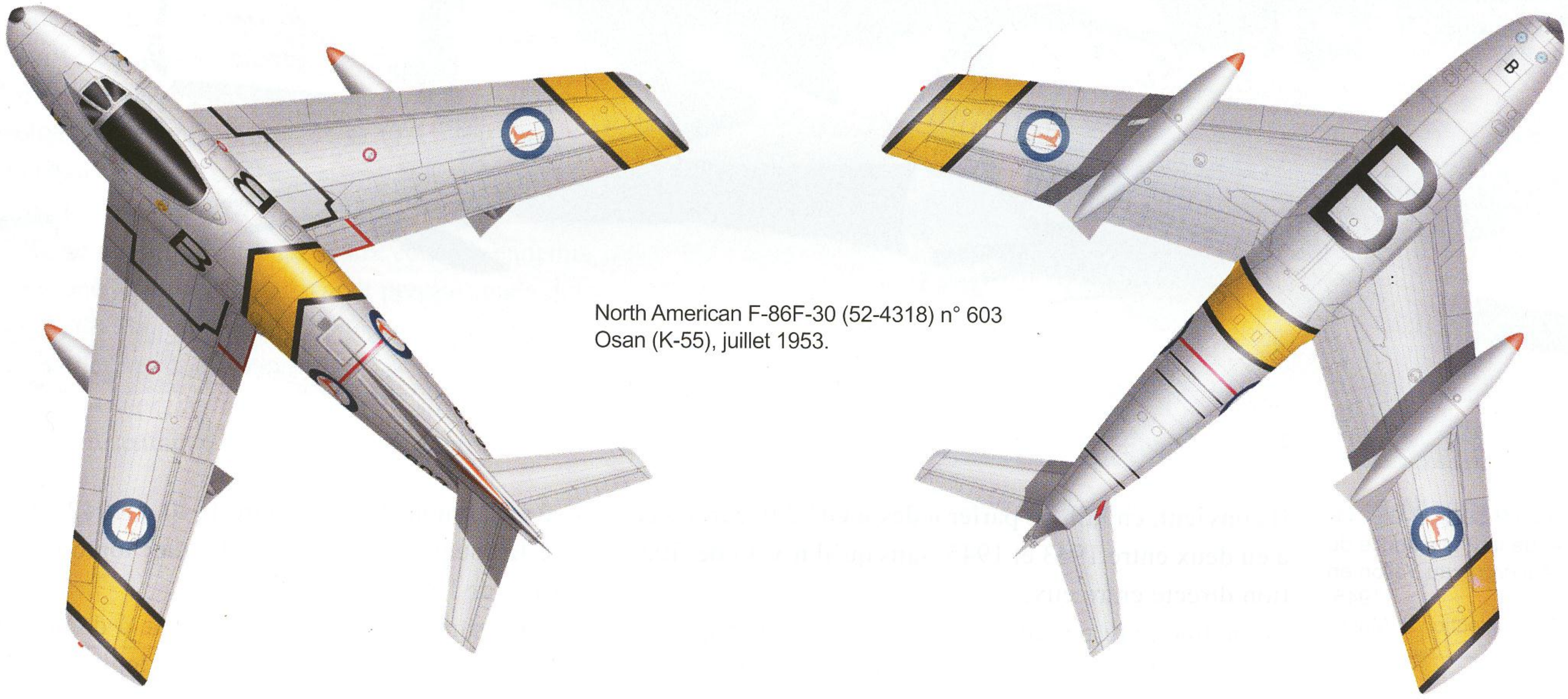
Surchauffe et petites chaleurs

Le Sabre était un avion solide comme l'ont prouvé beaucoup de photos montrant les dommages subis au cours d'un combat. J'ai personnellement poussé un Sabre jusqu'à 11 g lors d'une attaque d'un pont à environ 9 miles à l'est de Pyongyang le 30 juin 1953. Faisant partie d'un dispositif comprenant 12 avions de l'escadron, j'étais le dixième à plonger et presqu'à la verticale, et au moment où j'ai lâché mes deux bombes de 1 000 livres, je n'ai rien ressenti, m'attendant cependant à ce qu'elles explosent aussitôt. Redressant normalement, le sol est alors arrivé horriblement vite et j'ai dû tirer encore plus fort et plus fort encore et j'ai ressenti le voile noir malgré ma combinaison anti-g. Quand la pression s'est relâchée, j'ai donné du manche et j'ai alors constaté que le témoin de surchauffe de la chambre de pression était allumé. J'ai donc réduit la puissance. Heureusement, le sol ne représentait plus une menace pour mon *Just Joan* 607/D, mais d'un autre côté, je me trouvais sous le feu d'armes légères venant d'un convoi circulant dans la vallée. J'ai immédiatement répondu en tirant avec mes armes de bord et remis progressivement la pleine puissance sans que le témoin de surchauffe ne s'allume de nouveau. J'ai passé le convoi tout en restant bas jusqu'à ce que mon 607/D prenne de la vitesse. Une fois atteint une vitesse satisfaisante, j'ai grimpé tout en basculant vers la gauche au-dessus de l'extrémité sud de la gorge en vue de confondre le tir de DCA venant du pont. J'ai ensuite pris un cap sud tout en affichant une puissance de 100% et j'ai rejoint le reste du dispositif. Personne n'a rien dit quand j'ai réintégré la formation et ma température personnelle étant revenue à la normale, j'ai verrouillé mon panneau d'armement et la formation a soudainement disparu en dessous de moi au moment où... mes bombes sont parties ! J'ai rapporté ce qui venait de se passer à mon leader tout en suivant des yeux mes bombes. Elles sont tombées dans un champ nu sans même exploser !

J'ai une nouvelle fois rejoint la formation et nous avons atterri par paires à K-55. Après avoir posé ses roues au milieu de cette nuée de Sabre, l'avion devant moi a éclaté sa roue de nez et a commencé à ralentir rapidement, trop rapidement pour que je puisse l'éviter. Ne voyant aucune échappatoire, j'ai donné la pleine puissance tout en exerçant une petite pression sur les freins et sorti *Just Joan* de sa trajectoire. Dans la foulée j'ai rentré le train et le tout en si peu de temps que je n'ai pu dire que « Jésus Christ ! ». J'étais rendu à peine à quelques centimètres du sol quand j'ai constaté une perte de tours. Plus vite qu'il ne faut pour dire un mot de cinq lettres, j'ai manœuvré la manette de puissance plus doucement et abaissé le train. Au moment où le train s'est verrouillé en position basse, la puissance est revenue et *Just Joan* est parti comme une fusée, si brutalement que je me suis battu pour qu'il revienne à l'altitude du circuit. L'atterrissage et le roulage se sont passés sans problème, jusqu'à ce mon chef mécano ne voie les orifices de mes armes noircies, ce qui signifiait qu'il allait devoir les nettoyer. Il faut dire que les mécanos n'ont jamais connu le plaisir et encore moins les honneurs de « leurs » pilotes à descendre des MiG et il n'existait pour eux aucune raison de célébrer quoi que ce soit. Après avoir coupé le réacteur, ses yeux sont sortis de leurs orbites quand il a vu 11 g sur l'indicateur de g. En même temps je lui ai signalé que j'avais eu une surchauffe et lui ai raconté ma petite mésaventure lors de mon premier atterrissage. Je venais probablement de lui donner une autre bonne raison de ne pas faire la fête ce soir-là... Quant à moi, on m'a expressément demandé de refaire de l'amphi-cabine jusqu'à je puisse passer de nouveau le test.

2/Lt Robin H. Anderson, N° 2 Squadron in Korea, Winston Brent, Freewold Publication 2001.

Les guépards volants



North American F-86F-30 (52-4318) n° 603
Osan (K-55), juillet 1953.

© P-A. Tilley - 2004

La chasse française 1939 - 1945 (39)

Le GC 2/9 *Auvergne*

Un Bell P-39Q-25-BE (44-32664) de la 2e escadrille du GC 2/9 *Auvergne* au Vallon en 1945. (Collection J. Mutin)

Il convient, en fait, de parler « des » GC 2/9, car il y en a eu deux entre 1943 et 1945, sans qu'il n'y ait de filiation directe entre eux.

Le premier, qui ne recevra jamais de nom de baptême, est créé à Meknès le 1er août 1943 avec le personnel instructeur de l'école de chasse locale. Équipé au début de 8 D.520 (nombre ultérieurement porté à 13), il est en fait une annexe de l'école et constitue une sorte d'OTU à la française. Confié au commandant Rousseau-Dumarcet, il est dissous le 30 novembre et le personnel est intégré au CIC de Meknès, officiellement créé le 5 décembre.

Le GC 2/9 réapparaît le 1er septembre 1944, toujours à Meknès, mais cette fois, il s'agit d'une unité à vocation opérationnelle. Conformément à la tradition, il sera baptisé « Auvergne », appellation paradoxale, car si elle est logique dans la mesure où l'ancien GC II/9 a été basé à Clermont-Ferrand entre 1940 et 1942, elle rompt avec le souci de l'état-major d'éviter toute référence à l'armée de l'Air de Vichy.

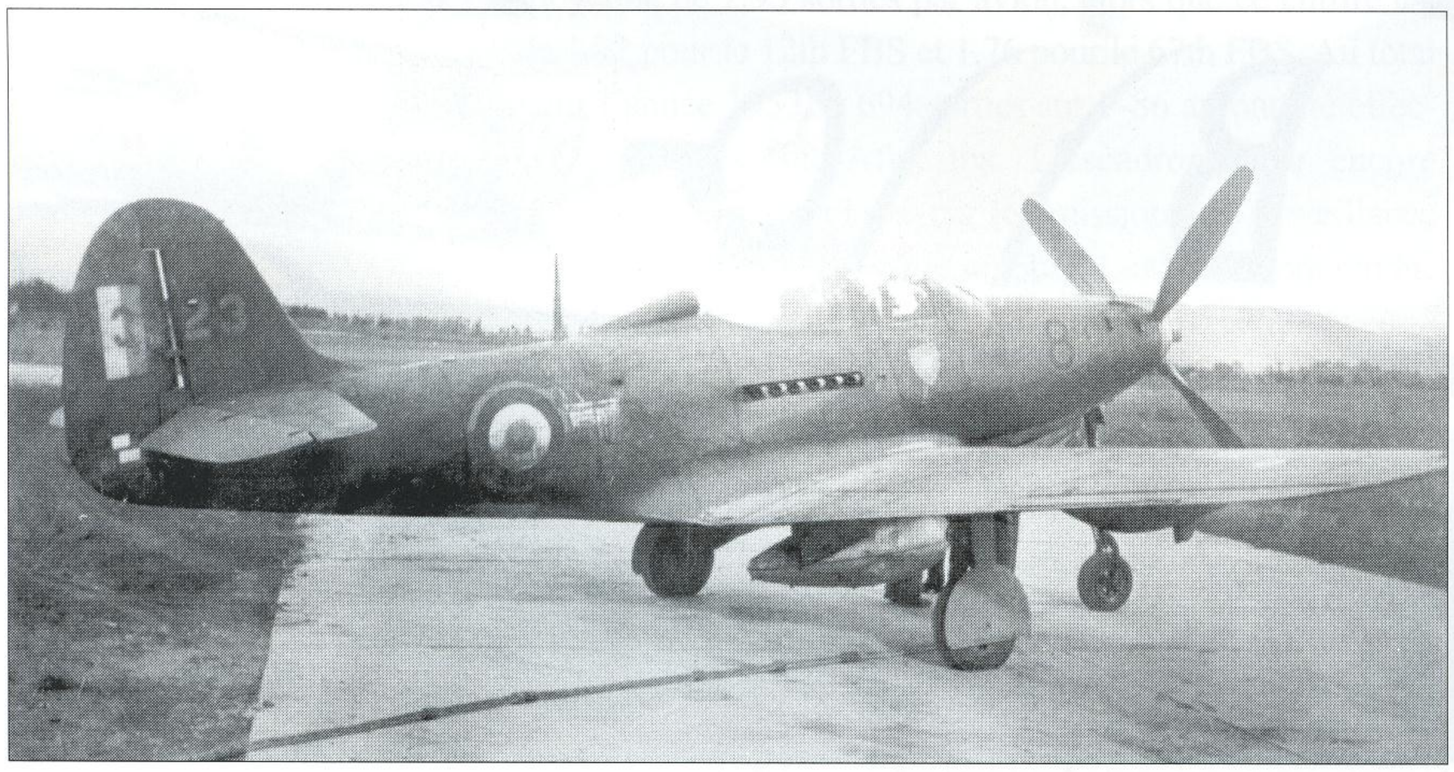
La mise sur pied du groupe se heurte à de nombreuses difficultés, notamment en matière de logistique. Il récupère les P-39Q des groupes de chasse qui viennent d'être transformés sur P-47D. Ceux-ci sont pour la plupart fatigués et nécessitent une longue convalescence avant de pouvoir reprendre du service.

Le 16 décembre, le 2/9 se transporte à La Réghaïa, où il est intégré au *Bône Fighter Command*, chargé des patrouilles de surveillance côtière. Le 28 décembre, trois avions partent dans la sud algérien pour une mission d'entraînement au *straffing*. Le lieutenant Terrail rentre seul, n'ayant aucune nouvelle de ses équipiers, les sergent-chef Marcou et sergent Dartou, mystérieusement disparus. Deux autres accidents endeuillent le groupe au début de l'année 1945; c'est d'abord le sous-lieutenant Leroux qui se tue le 13 janvier, puis le commandant du groupe, le commandant Canel, qui perd la vie le 1er février, à la suite d'un atterrissage de nuit. Il est remplacé par le capitaine Thierry.

Le 12 mars 1945, une escadrille du 2/9 saute la « grande Bleue » et se retrouve sur le terrain du Vallon, près d'Istres. Elle remplace le GC 3/6 *Roussillon* au sein de la nouvelle 5e escadre du commandant Alexandre qui a vu le jour du début du mois de février, en compagnie du 2/6 *Travail* et du 1/9 *Limousin*; cependant, ce dernier ne sera jamais prêt à temps pour participer aux opérations.

L'escadrille du 2/9 effectue sa première mission de guerre le 16 mars. Elle est rejointe au Vallon par l'autre escadrille, le 10 avril. Le groupe manifeste une intense

Un Bell P-39Q-21-BE (44-3923) de la 2e escadrille du GC 2/9 *Auvergne* au Vallon en 1945. (Collection J. Mutin)



GC 2/9 et GC 2/9 *Auvergne*

MATÉRIEL
Dewoitine 520 08.43 - 11.43

Bell P-39Q 09.44 -

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cdt Rousseau-Dumarcet 01.08.43 - 30.11.43

Cdt Canel 01.09.44 - 01.02.45
Cne Thierry 02.01.45 -

Commandant 1ère escadrille
Lt Terrail 01.09.44 -

Commandant 2e escadrille
Lt Plubeau 20.11.44 - 22.01.45
Lt Meyer 23.01.45 -

VICTOIRES
Forces aériennes françaises : aucune

PERTES À L'ENNEMI
Tués ou disparus aucun

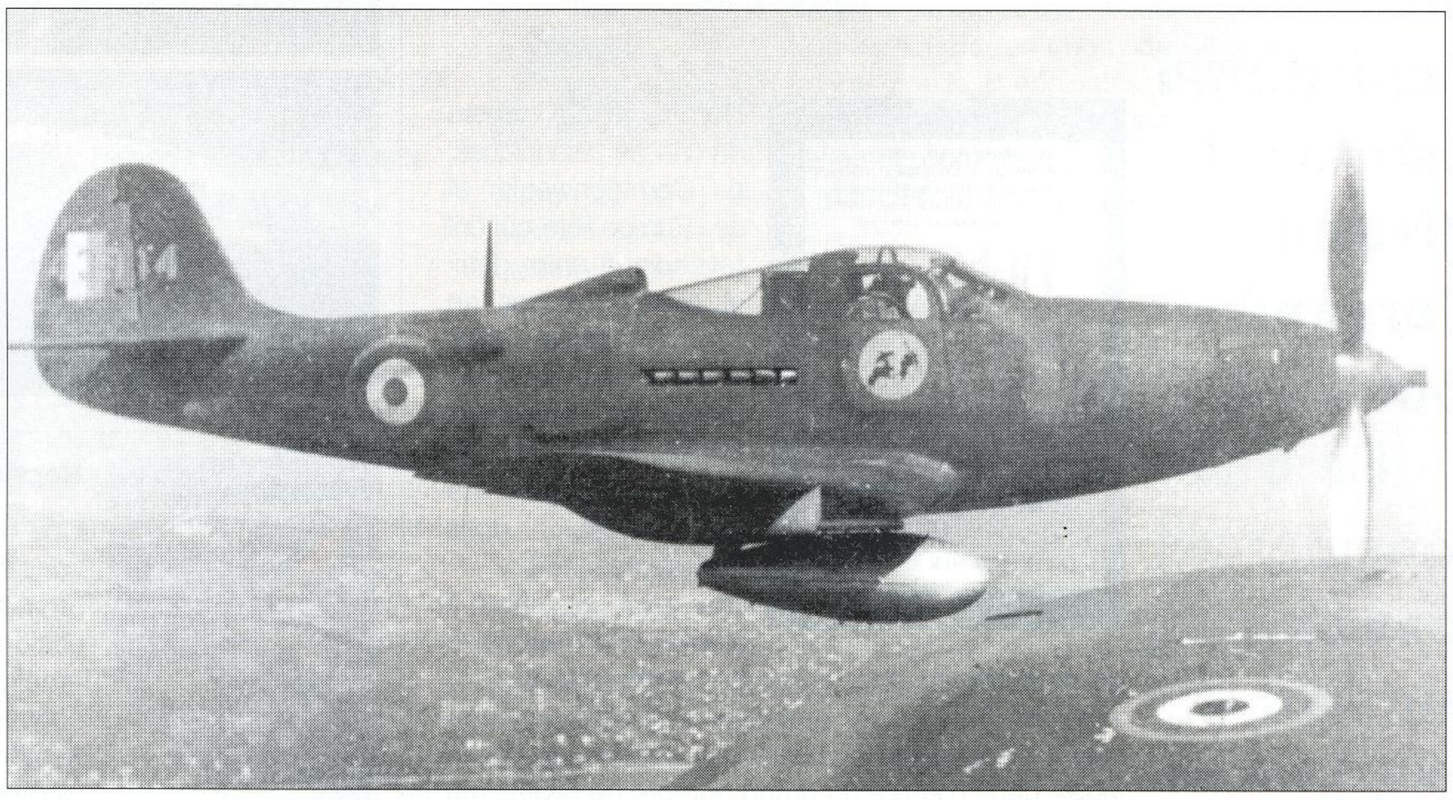
TERRAINS
Meknès 01.08.43
Dissolution 30.11.43

Meknès 01.09.44
La Réghaïa 16.12.44
Le Vallon 12.03.45

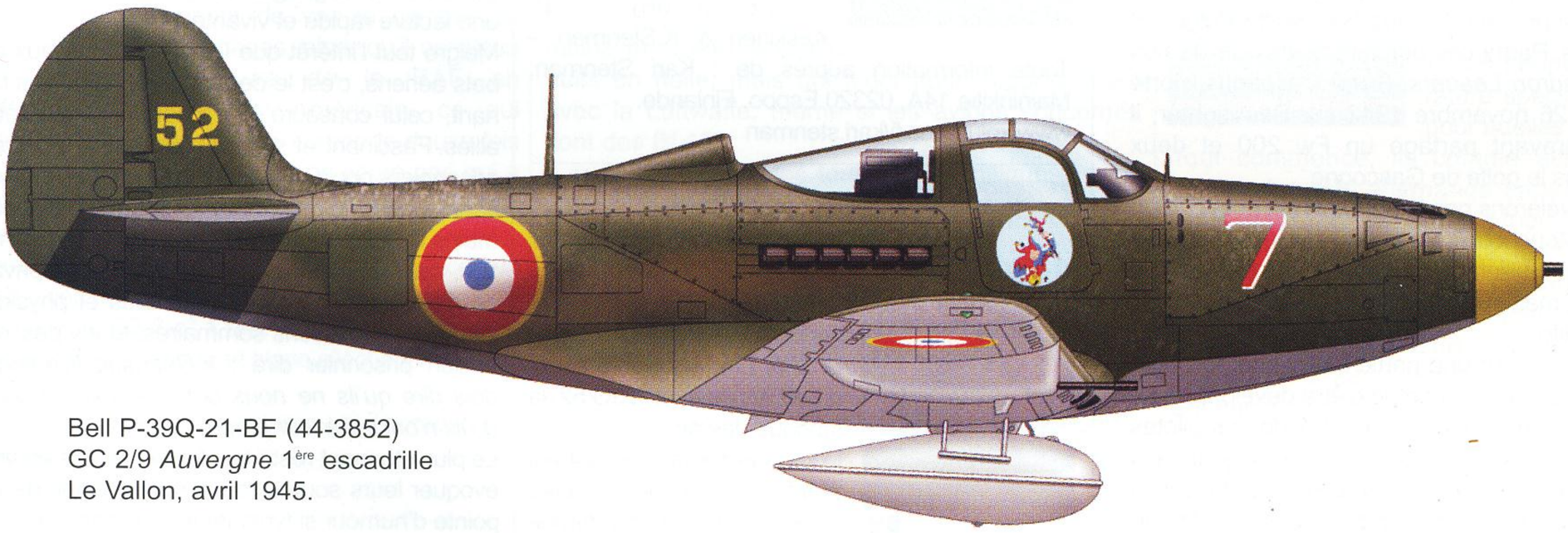
activité au profit de la 1ère DFL dans le massif de l'Authion. Il effectue également de nombreuses missions de reconnaissance armée dans les régions de Turin et de Novare.

Le 22 avril, les forces américaines et françaises prennent l'offensive pour s'emparer des cols d'Argentière et de Larche. Armés de bombes de 250 kg, les P-39Q pilonnent sans relâche les positions ennemies. La fin du mois voit la débandade des restes de l'armée allemande; les P-39Q ne laissent aucun répit aux convois ennemis en dépit d'une *flak* toujours dense et précise, mais qui, par chance, ne fera que des dégâts légers. Les dernières missions se déroulent le 29 avril.

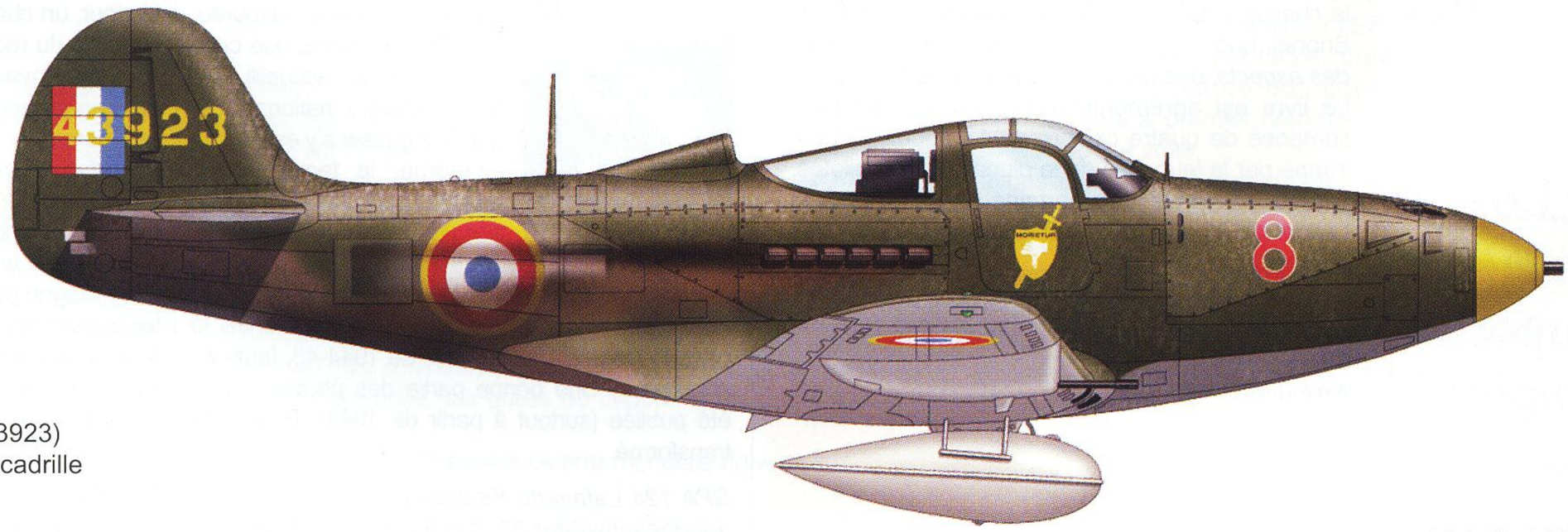
Le GC 2/9 *Auvergne* a réalisé 340 sorties en 85 missions, représentant 611h30 de vol de guerre.



Un Bell P-39Q-21-BE (44-3914) de la 1ère escadrille du GC II/9 *Auvergne* en vol au-dessus de la Côte d'Azur.
(Collection J. Mutin)



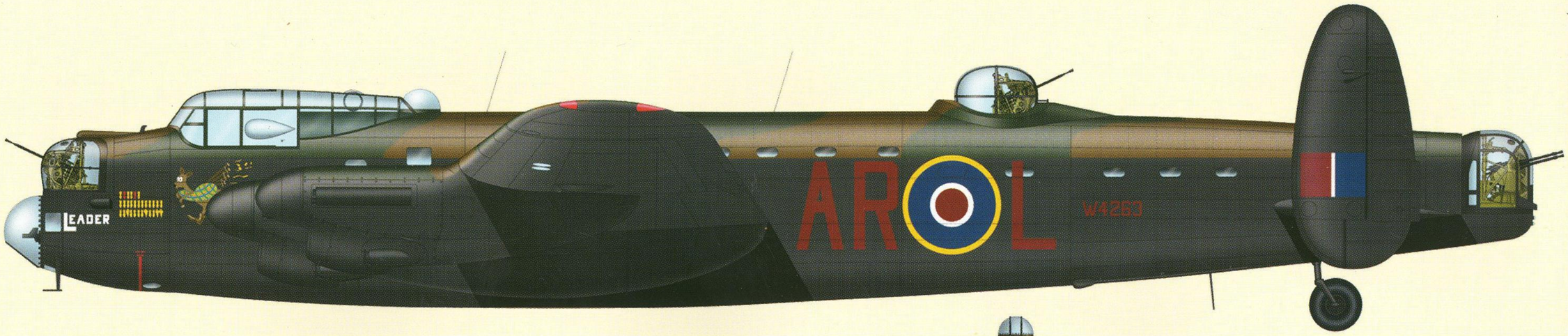
Bell P-39Q-21-BE (44-3852)
GC 2/9 *Auvergne* 1ère escadrille
Le Vallon, avril 1945.



MORIETUR

Bell P-39Q-21-BE (44-3923)
GC 2/9 *Auvergne* 2e escadrille
Le Vallon, mai 1945.

© P-A. Tilley - 2004



Avro Lancaster Mk. I (W4263)
N° 460 (RAAF) *Squadron*
Binbrook, septembre 1943.

Comme le montre ce kangourou soufflant dans une cornemuse, l'équipage était moitié australien et moitié écossais.

© P.A. Tilley - 2004